

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2005-2006

13 maart 2006

VOORSTEL VAN DECREET

– van de heren Carl Decaluwe en Jan Peumans –

houdende de invoering van een verkeersongevallenanalyse

HOORZITTING

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Joris Vandenbroucke**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, Freddy Van Gaever;

de heren Jos De Meyer, Frans Peeters, Johan Sauwens, Etienne Schouppe;

de heer Marc Cordeel, mevrouw Annick De Ridder, de heer Marc van den Abeelen;

de heren Flor Koninckx, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

de dames Katleen Martens, Marleen Van den Eynde, de heren Christian Verougstraete, Rob Verreycken, Frans Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Jan Verfaillie;

de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens, Jul Van Aperen;

de heren Gilbert Bossuyt, Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

Zie:

343 (2004-2005)

– Nr. 1: Voorstel van decreet

INHOUD

	Blz.
I. VLAAMSE STICHTING VERKEERSKUNDE (VSV) EN VLAAMS FORUM VERKEERSVEILIGHEID	4
1. Presentatie van de heer Eddy Klynen, coördinator van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV).....	4
2. Presentatie van de heer Hubert Ruypers, Vlaams Forum Verkeersveiligheid	5
3. Vragenronde en bespreking	6
II. STEUNPUNT VERKEERSVEILIGHEID EN INSTITUUT VOOR MOBILITEIT	8
1. Presentatie van de heer Stijn Daniels, directeur Steunpunt Verkeersveiligheid	8
2. Vragenronde en bespreking	11
III. BELGISCH INSTITUUT VOOR VERKEERSVEILIGHEID (BIVV)	12
1. Presentatie van mevrouw Miran Scheers en de de heer Jan Pelckmans, vertegenwoordigers van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV).....	12
2. Vragenronde en bespreking	16
IV. VASTE COMMISSIE VAN DE LOKALE POLITIE	19
1. Presentatie van de heer Wim Geens, hoofdcommissaris	19
2. Vragenronde en bespreking	23

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie organiseerde op verzoek van de initiatiefnemers van het voorstel van decreet een hoorzitting met een aantal instanties nauw betrokken met de problematiek van de verkeersongevallenanalyse. Deze hoorzitting vond plaats op 21 februari 2006.

I. VLAAMSE STICHTING VERKEERSKUNDE (VSV) EN VLAAMS FORUM VERKEERSVEILIGHEID

1. Presentatie van de heer Eddy Klynen, coördinator van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV)

De heer Eddy Klynen: De VSV is opgericht door het Vlaams Parlement bij bijzonder decreet van 21 maart 1990. We hebben drie taken: mensen slimmer maken, stimuleren van onderzoek en advies geven aan Vlaamse Regering en Vlaams Parlement.

De eerste taak is onze belangrijkste taak. Mensen slimmer maken gaat niet alleen over kennis, maar ook over attitudes en vaardigheden. Uit het jaarverslag 2005 zal blijken dat we vorig jaar bijna 700 vormingsuren hebben georganiseerd voor politiemensen, ambtenaren, studiebureaus enzovoort. We zijn ook actief in scholen op het vlak van bewustmaking en educatie. In bedrijven werken we aan mobiliteitsmanagement.

We werken voor al deze activiteiten samen met partners, die zorgen voor de inhoud. VSV is eigenlijk een netwerkorganisatie. Deze presentatie is ook zo opgevat. De heer Ruypers van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid zal ook het woord nemen. Ik zal het hebben over de belangrijke voorwaarden voor de ongevallenanalyse. De heer Ruypers zal het hebben over de concrete mogelijkheden en onmogelijkheden.

Enkele jaren geleden hebben we op vraag van toenmalig minister Bossuyt het Vlaams Forum Verkeersveiligheid opgericht. Dat forum omvat alle Vlaamse betrokkenen bij verkeersveiligheid. De meeste van de sprekers maken deel uit van dit forum.

Ik vermoed dat verkeersveiligheid een belangrijk thema is. Ik leid dat af uit de verschillende initiatieven. Ik merk ook dat mensen hun gedrag beginnen aan te passen. Ik benadruk wel dat ik dat allemaal vermoed. Ik beschik immers niet over recente cijfers.

Het recentste omvattende verslag over ongevalstatistieken dateert van 2001. De Europese verkeersveiligheidsdatabank Care bevat cijfers tot en met 2004 van alle Europese lidstaten behalve België. We hebben wel de ambitie om het op het vlak van de verkeersveiligheid tegen 2010 de helft beter te doen. We willen ook onze achterstand op de best presterende landen bijbenen.

Alle verkeersdeskundigen zijn het erover eens dat we deze ambitie niet zullen halen. De verkeersveiligheid is verbeterd in vergelijking met enkele jaren geleden. Alleen zet die verbetering zich niet echt door. Ofwel zijn we te ambitieus, ofwel moeten we bijkomende inspanningen leveren. Ik denk dat zo'n verkeersongevallenanalyse ons een kans biedt om die ambitie toch waar te maken.

Dit voorstel van decreet is heel ambitieus. Op zich is dat geen probleem. We zijn verplicht om op het vlak van verkeersveiligheid ambitieus te zijn. Er komt echter heel wat bij kijken. Om het even goed te doen als de Zweden moeten we over meerdere multidisciplinaire teams beschikken die 24 uur op 24 ter beschikking staan. Daarnaast moeten alle gegevens op een goede manier geanalyseerd worden. Ten slotte moeten we de infrastructuur aanpassen op basis van de analyse.

Er zijn een aantal noodzakelijke voorwaarden om dat allemaal tot een goed einde te brengen. De huidige ongevallencijfers volstaan lang niet. Niet alleen de ongevallenstatistieken moeten sneller beschikbaar zijn. Ook de handavingsstatistieken en de expositie. We moeten weten hoeveel er wordt geflitst, hoeveel er met de auto wordt gereden enzovoort. Al deze cijfers vormen de basis.

De geplande ongevallenanalyse moet afgestemd worden op alle bestaande procedures. De VSV praat met de lokale en de federale politie om een cursus te geven over registratie. Eventuele initiatieven over ongevallenanalyse moeten geïntegreerd worden in deze cursus.

Er zal overlegd moeten worden met de andere niveaus. De politie stelt vast. De parketten zijn bevoegd voor de pv's.

We moeten de taken en bevoegdheden van de teams precies omschrijven. Mogen deze teams over de pechstrook rijden? We moeten ook investeren in externe communicatie. Wie betrokken is bij een ongeval, moet weten wat hij van dit team kan verwachten.

Wat hier wordt voorgesteld, is curatief. Er is een ongeval gebeurd. Uit dat ongeval zal men iets proberen te leren. We zouden graag zien dat preventief wordt opgetreden. We noemen dat een verkeersveiligheidstoets waarbij de impact op de verkeersveiligheid van ruimtelijke ontwikkelingen wordt onderzocht.

Verkeersongevallenanalyse is logisch, maar niet eenvoudig. Het is een ambitieus voornemen. We moeten daarom nagaan of de basisvoorwaarden vervuld zijn. Dat is volgens mij nog niet volledig het geval. Om de kansen op slagen zo groot mogelijk te houden, moeten we starten met een proefproject. Daarbij dienen we een aantal partners te betrekken. In een aantal politiezones levert men grote registratie- en analyse-inspanningen. Het Vlaamse Gewest is een andere belangrijke partner, dit als wegbeheerder en als expertisecentrum inzake het Geografisch Informatiesysteem (GIS). Het Steunpunt Verkeersveiligheid is de aangewezen partner voor diepteonderzoek. De VSV wil de opleidingen op zich nemen.

2. Presentatie van de heer Hubert Ruypers, Vlaams Forum Verkeersveiligheid

De heer Hubert Ruypers: Ik heb dit voorstel van decreet bekeken als commissaris van de verkeerspolitie en als deskundige Verkeersongevallenreconstructie. Het decreet heeft drie doelstellingen. Ten eerste streeft het naar actuele en betrouwbare statistieken. Ten tweede streeft het naar functionelere statistieken die de wegbeheerder in staat stellen preventief op te treden. Een derde bezorgdheid is nazorg van verkeersslachtoffers door ongevallen met doden en zwaargewonden te analyseren.

Door deze laatste beperking zal de bruikbaarheid van de analyse sterk afnemen. De stad Antwerpen telt ongeveer 460.000 inwoners, 1200 kilometer wegen en heeft een oppervlakte van 203 vierkante kilometer. Antwerpen kent jaarlijks 13 dodelijke ongevallen en 223 ongevallen met zwaargewonden. Dat is te weinig om statistisch significant te zijn en ondubbelzinnig probleemvelden te bepalen en oplossingen aan te reiken. Dat legt een belangrijke hypotheek op de analysemogelijkheden nodig om de infrastructurele onveiligheid in beeld te brengen.

In 2002 waren er in Antwerpen drie dodelijke voetgangersongevallen. Omdat het er in 2003 vijf waren, kregen we de opdracht na te gaan wat de oorzaak van deze stijging zou kunnen zijn. De eerste voetganger verongelukte terwijl hij een gevarendriehoek aan het plaatsen was. De tweede werd aangereden door een

tram terwijl hij een vogeltje opraapte dat uit zijn nest was gevallen. De derde lag te slapen in de insprong van een garagepoort en is overreden door een auto die naar buiten reed. De vierde deed zijn auto binnen voor controle. Hij haastte zich om zijn bus te halen, stak de weg over toen hij de bus zag aankomen en werd aangereden door een auto. Het vijfde slachtoffer was een voetganger aangereden op een oversteekplaats. Ik vrees dat er geen gemeenschappelijke kenmerken zijn om beleid op te baseren. De gegevens over dodelijke ongevallen alleen zullen daarvoor niet volstaan.

De ongevallen zijn verspreid over het hele grondgebied van de stad waardoor de mogelijkheid om problemen te identificeren beperkt wordt. Bovendien liggen over het algemeen meerdere oorzaken aan de basis van een ongeval. Sedert de jaren zeventig proberen we niet langer één veronderstelde oorzaak te remediëren. We gaan in een groep ongevallen op zoek naar dominante karakteristieken. Die karakteristieken worden vervolgens gekoppeld aan ruimtelijke kenmerken. Men vraagt niet langer veel details over weinig ongevallen, maar wel minder details van zo veel mogelijk ongevallen. Zo krijgt men een duidelijker beeld van de oorzaak.

Wanneer ik de voorgestelde methode toepas op het kruispunt van de Gasstraat en de Korte Zavelstraat, moet ik maar met één ongeval rekening houden. Dat volstaat niet om een duidelijk beeld te krijgen van deze locatie. Houd ik ook rekening met de lichtgewonden, dan krijg ik een tweede ongevallencluster. Ook dat volstaat niet. Pas als ik rekening houd met alle aanrijdingen – ook die met alleen stoffelijke schade – kan ik de oorzaken grondig bestuderen. Daarom pleit ik ervoor zoveel mogelijk gegevens te verzamelen.

Detailanalyses garanderen bovendien niet dat we het antwoord zullen vinden op mogelijke oorzaken van verkeersongevallen. Als morgen tien percent van de aangereden fietsers een fluo hesje draagt, kan men daar geen besluiten uit trekken. Alles hangt af van de vraag hoeveel fietsers met zo'n hesje zich verplaatsen. Als dertig percent van de fietsers zo'n hesje dragen en slechts tien percent betrokken raakt in een ongeval, helpt het hesje. Als tien percent van de fietsers zo'n hesje draagt, levert het niets op. Dat betekent ook dat ongevallenanalyse alleen geen oplossing biedt. We moeten de ongevallengegevens verbinden met expositiematen.

De betrokkenheid van senioren bij ongevallen is zeer klein in verhouding tot hun aandeel in de bevolking.

Wanneer rekening wordt gehouden met hun aandeel als autobestuurder in het verkeer, blijkt dat ze dubbel zo veel betrokken zijn bij letselongevallen. Hieruit blijkt dat het niet voldoende is om veel details te hebben over de aanrijding. Er moet ook een terugkoppeling plaatsvinden met expositiematen.

Uit het voorgaande mag niet worden afgeleid dat verkeersongevallenanalyse onbruikbaar zou zijn. Het is echter belangrijk om rekening te houden met een aantal beperkingen die een performante analyse bemoeilijken. Het zou een waardevolle aanvulling kunnen zijn nadat ook de basisregistraties verder werden verfijnd. Het zou ongelukkig zijn, mocht er een parallelle ontwikkeling zijn met enerzijds politieel onderzoek naar de onveiligheid en daarnaast nog een tweede onderzoek. Dat zal onvermijdelijk ook tot wat juridische vragen leiden.

Daarom zou het nuttig zijn om een ontwikkelings-traject te overwegen waarbij de verkeersongevallen-registratie op microniveau – dit wil zeggen op het niveau van het individuele ongeval – gecombineerd zou worden met registratie binnen een GIS-systeem. Alle gegevens die binnen Integrated System for the Local Police (ISLP) zitten moeten maximaal worden geëxploiteerd. Vervolgens moet worden onderzocht in welke mate de exploitatie kan worden verbeterd van de verslagen van deskundigen die door het parket werden aangesteld naar aanleiding van zware ongevallen. Ten slotte moet worden nagegaan hoe de opleiding van verkeersagenten kan worden verbeterd. De huidige opleidingsmodules zijn vooral geschikt voor werken op autosnelwegen.

Het voorstel van decreet dringt aan op formele regelingen voor de toegang tot deze gegevens. Het is inderdaad van belang dat de gegevens niet alleen kunnen geëxporteerd worden vanuit de politieomgeving.

Er kan nog veel gerealiseerd worden via ‘datawarehousing’ waarbij alle gegevens gecombineerd worden binnen een ruimtelijke context. De GIS-omgeving leent zich daar uitstekend toe. Ongevalgegevens mogen niet zomaar als listings worden bijgehouden, maar moeten worden geregistreerd binnen een GIS-context. De wegbeheerder kan deze gegevens vervolgens verrijken met omgevingskenmerken. Bij een eerste oefening in de stad Antwerpen heeft dit verbazende resultaten opgeleverd. Op de slide ziet u een grafische weergave van verkeersongevallen met fietsers tussen twaalf en zestien jaar. Daaruit blijkt dat

de ongevallen telkens gebeuren op plaatsen met tweerichtingsfietspaden. Dankzij deze geografische informatie, is een meer performante interpretatie mogelijk, in functie waarvan naar oplossingen kan worden gezocht. De oplossingen zijn niet altijd eenduidig. In dit geval zou de oplossing erin kunnen bestaan om te investeren in de fietsvaardigheid van de jongeren, of om andere criteria en normen op te stellen voor de fietsinfrastructuur.

Dankzij GIS kunnen gegevens over verkeersonveiligheid worden samengebracht met gegevens over verkeersintensiteit en handavingsinspanningen. De combinatie van al deze gegevens zal toelaten een beter beeld te krijgen en een meer performante analyse te maken van de geregistreerde verkeersonveiligheid. Tegen deze achtergrond kan dan de rol van de verkeersongevallenanalyse beter worden geformuleerd. Het zou kunnen dat hun opdracht genuanceerd moet worden. Een team dat ongevallenanalyses uitvoert in de diepte zou een permanente rol kunnen vervullen op autosnelwegen, terwijl er eerder een ad-hoc taak is weggelegd voor het onderzoek in de stedelijke context. Zo hebben we het Steunpunt Verkeersveiligheid gevraagd om een analyse in de diepte uit te voeren naar aanleiding van de vaststelling van een groot aantal ongevallen met voetgangers. Een team dat diepteanalyses uitvoert zou een belangrijke meerwaarde kunnen opleveren. Daartoe moeten wel alle randomstandigheden vervuld zijn.

Ik pleit voor een ontwikkelings-traject waarbij in de eerste plaats wordt geïnvesteerd in de verbetering van de basisregistratie. Ten tweede moeten er maatregelen worden genomen om de basisgegevens ruimer te verspreiden. Ten derde moet maximaal gestreefd worden naar een koppeling van alle gegevens binnen een GIS-framework. Op basis van deze optelsom kan een taakdefinitie worden gerealiseerd voor de verkeersongevallenanalyse. Een en ander kan perfect gebeuren in het kader van een proefproject. De taak van de verkeersongevallenanalyseteams kan daarbij zeer nauwkeurig gedefinieerd worden.

3. Vragenronde en bespreking

De heer Eloi Glorieux: Wat is de relatie tussen het door u voorgestelde proefproject en het demonstratieproject Optima dat werd ontwikkeld door de Universiteit van Gent? Dit laatste project streeft ernaar om, naar Zweeds voorbeeld, een ‘matching’ te realiseren tussen de registratiegegevens die de politie verzameld heeft, de gegevens van de ziekenhuizen en de

gegevens van eerstelijns hulpverleners. In Zweden is gebleken dat de politie slechts ongeveer de helft van alle gegevens over ongevallen registreert.

Uit onderzoek is gebleken dat de politie vaker ter plaatse komt bij verkeersongevallen met wagens zonder gewonden dan bij ongevallen met fietsers met gewonden. Wat zijn uw ervaringen in dit verband? Kloppen deze onderzoeksresultaten? Hoe kunnen ze worden verklaard?

De registratiegraad van jongeren en zwakke weggebruikers in vergelijking met die van ongevallen met wagens, is zo laag dat er geen bruikbare gegevens voor beleidsbijsturing uit kunnen worden afgeleid. Hoe kan dit worden verbeterd?

De heer Carl Decaluwé, dienstdoend voorzitter: Welke inbreng verwacht u van de Vlaamse overheid voor het proefproject?

De heer Hubert Ruypers: De Vlaamse overheid kan optreden als onderwijsprovider. Ze kan bovendien een kader creëren waarbinnen normen worden opgesteld om de wegkenmerken te verzamelen, zodat er geen te lokale initiatieven worden ontwikkeld. De Vlaamse overheid kan ook voor ondersteuning zorgen bij de ontwikkeling van softwarepakketten die toelaten om de ongevallenregistratie performanter te maken, en beter te laten aansluiten bij de behoeften van de man op het terrein.

De heer Eddy Klynen: De analyse moet ertoe leiden dat de infrastructuur wordt aangepast. Dit is een taak voor de wegbeheerder. Dit is vooral de Vlaamse overheid.

Ons proefproject is erop gericht om de haalbaarheid van het voorliggende voorstel van decreet te testen. Het voorstel van decreet is ambitieus. Er moet worden nagegaan of een en ander haalbaar is.

Het Optima-project in Gent is vooral gericht op de exploitatie van ziekenhuisgegevens. De huidige registratie zou kunnen worden aangevuld met bijkomende gegevens. Daartoe zou evengoed een beroep kunnen worden gedaan op de databanken van de verzekeraars. Ook zij beschikken over veel informatie die thans niet wordt geëxploiteerd. Het is echter niet evident om verzekeraars en ziekenhuizen ertoe te brengen om deze gegevens over te maken.

De heer Joris Vandenbroucke: In Zweden is toch gebleken dat het matchen van de twee databanken het sluitstuk was om een volkomen registratie te rea-

liseren. Slechts 50 percent van de ongevallen blijkt in Zweden te worden geregistreerd door de politie. Hebt u er zicht op hoe groot de kloof is in Vlaanderen? Hoe kan deze kloof gedicht worden als er geen gebruik kan worden gemaakt van medische gegevensbanken?

De heer Hubert Ruypers: Ook met ziekenhuisgegevens valt het te betwijfelen of er een volledig overzicht kan worden verkregen van onveiligheid. Dit geldt vooral voor de zwakke weggebruiker. In veel gevallen wordt enkel de huisarts geraadpleegd. Dit is bijvoorbeeld het geval als een voetganger over een rechtopstaande steen valt op het trottoir.

Een alternatief zou zijn om een enquête te organiseren waarbij er vragen gesteld worden over slachtofferschap gedurende het voorgaande jaar. In dit kader moet het begrip 'ongeval' wel duidelijk worden gedefinieerd.

De heer Jan Peumans: Sommige politiekorpsen kopen de software aan van Viastat. Bestaat er geen behoefte aan eenvormigheid op korte termijn? Moet er niet gewerkt worden met een enkel systeem, bijvoorbeeld met het systeem van Viastat? Ongevalgegevens die in het ISLP zijn opgenomen kunnen bijvoorbeeld in Antwerpen ingebracht worden in Viastat. Via advies heeft hiervoor samen met de lokale politie van Antwerpen een speciale importmogelijkheid ontwikkeld. Vanuit het ISLP worden de ongevalgegevens geëxporteerd naar een tekstbestand dat binnen Viastat kan worden geïmporteerd.

Sommige politiezones hebben dit softwarepakket aangeschaft en andere niet. Moet er geen duidelijkheid komen op korte termijn? Niet alleen gewest-, maar ook gemeentewegen zijn soms gevaarlijk.

De heer Hubert Ruypers: Viastat is tot stand gekomen op basis van een concrete behoefte. De NIS-gegevens waren ontoereikend. We beschikten over zeer actuele gegevens uit het ISLP. Het stadsbestuur vroeg ons om een lokale analyse van de verkeersonveiligheid te maken. Daartoe is er een snelle toegang tot manoeuvre-diagrammen vereist. Er was hiervoor geen voldoende performante software aanwezig op de Belgische markt. We hebben dan een beroep gedaan op de Nederlandse markt.

Het zou inderdaad niet slecht zijn om in dit kader uniformiteit na te streven.

Meer en meer politiezones maken gebruik van de bedoelde software.

De heer Jan Peumans: Het zou goed zijn om te streven naar eenvormigheid.

Ik heb via de pers vernomen dat het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV) werkt aan de oprichting van een Belgisch Instituut voor Ongevalleanalyse. Dit zou zich vooral concentreren op aanrijdingen met vrachtwagens. Wat is het verband met wat u hebt uiteengezet?

De heer Hubert Ruypers: Er bestaat geen verband.

De heer Flor Koninckx: Het is inderdaad aangewezen om te zorgen voor een uniforme registratie en verwerking van gegevens. De vraag is wel in hoeverre de Vlaamse overheid de gemeenten hiertoe kan dwingen, om een meer efficiënte analyse van de ongevallen te realiseren.

De heer Carl Decaluwe, dienstdoend voorzitter: Uw analyse is correct, maar de vraag is gericht aan politici en niet aan de genodigden.

II. STEUNPUNT VERKEERSVEILIGHEID EN INSTITUUT VOOR MOBILITEIT

1. Presentatie van de heer Stijn Daniels, directeur Steunpunt Verkeersveiligheid

De heer Stijn Daniels: Ik zal niet alleen namens het Steunpunt Verkeersveiligheid spreken, maar ook namens de heer Geert Wets, directeur van het Instituut voor Mobiliteit. Het Instituut voor Mobiliteit werd enkele jaren geleden opgericht. Er werken ongeveer veertig onderzoekers. Er wordt zowel fundamenteel als toegepast onderzoek gedaan naar verkeersveiligheid en verplaatsingsgedrag.

Een belangrijk project dat thans wordt uitgevoerd is het Steunpunt Verkeersveiligheid. De Universiteit Hasselt zorgt voor de coördinatie. Er wordt samengewerkt met de VU Brussel, VITO en de Provinciale Hogeschool Limburg.

Het Steunpunt Verkeersveiligheid werd in 2001 opgericht door de Vlaamse Regering in het kader van de steunpunten voor beleidsrelevant onderzoek. Er werken ongeveer tien voltijdse onderzoekers.

De piramide geeft de verkeersonveiligheid weer in Vlaanderen. De meest recente cijfers dateren van 2002. De meest ongevallen met doden bevinden

zich bovenaan de piramide. In 2002 ging het om 721 doden. Er waren meer dan 5000 zwaargewonden en 38.000 lichtgewonden. Elk jaar gebeuren er in Vlaanderen ongeveer 500.000 ongevallen zonder lichamelijk letsel. Daarnaast zijn er heel wat ongevallen die net niet plaatsvinden. Er wordt geschat dat een gemiddelde weggebruiker ongeveer eenmaal per maand in zo'n situatie terecht komt.

Er moet rekening worden gehouden met deze piramide wanneer wordt onderzocht wat er moet gedaan worden. Zo rijst de vraag of we alleen alles moeten weten over ongevallen met doden, of dat we zo veel mogelijk moeten weten over alle soorten ongevallen. Deze vragen zijn van groot belang voor de wijze waarop de informatie vergaard wordt en voor de kostprijs ervan.

Waarom verzamelen we ongevallendata? Ze leren ons iets over de verkeersonveiligheid. We willen de evolutie van het probleem volgen. We willen meer weten over de oorzaken. Zit de oorzaak op het niveau van het voertuig, de weggebruiker of de infrastructuur? We willen daarnaast maatregelen voorbereiden om de verkeersveiligheid te verhogen. We willen de gegevens gebruiken als basis voor onderzoek. Dat onderzoek moet leiden tot maatregelen. Ongevallengegevens zijn interessant om het beleid te evalueren.

Wat moet een politieagent allemaal doen wanneer een auto in een berm is gereden zonder dat daar getuigen van zijn? Een deel van de vragen kan hij beantwoorden door ter plaatse te gaan kijken. Er is echter weinig informatie over wat zich vlak voor het ongeval allemaal heeft voorgedaan. Het is niet altijd mogelijk om de chauffeur te ondervragen, maar als het mogelijk is, is het bovendien bijzonder moeilijk om te achterhalen of de chauffeur de waarheid spreekt. De chauffeur herinnert zich misschien niet meer wat er gebeurd is of heeft er belang bij zijn verklaring een bepaalde draai te geven. Alles weten over een ongeval zal in de meeste gevallen niet mogelijk zijn.

Een onderzoek van enkele jaren geleden heeft geleid tot een verbetering van het ongevallenformulier. Men is toen op zoek gegaan naar criteria om te bepalen welke informatie de agenten moeten verzamelen. De informatie moet bruikbaar en objectiveerbaar zijn. De informatie moet respect opbrengen voor de privacy van de betrokkenen en voor de wetgeving. We verzamelen alleen informatie die nergens anders beschikbaar is. Informatie verzamelen mag niet tot een onredelijke werklast leiden. Dat zou ertoe kun-

nen leiden dat politieagenten minder geneigd zijn ongevallen te beschrijven.

Hoe verloopt de gegevensstroom in België? Wij verzamelen informatie via de lokale en de federale politie. De politie moet ter plaatse komen bij ongevallen met lichamelijke letsels. Om verschillende redenen gebeurt dat niet altijd. Daarnaast beschikt de politie over informatie over een aantal ongevallen met alleen maar stoffelijke schade. Deze informatie wordt op dit ogenblik zowel door de federale politie als door Binnenlandse Zaken gecentraliseerd en doorgespeeld naar de afdeling Statistiek van de FOD Economie. Deze afdeling vult deze informatie aan met de gegevens van het parket. De knelpunten zijn al enkele keren aangehaald.

De politie is niet de enige informatiebron. Ziekenhuizen en verzekeringsmaatschappijen zijn twee andere mogelijke bronnen. We doen er echter geen structureel beroep op. Er zijn bovendien een aantal beperkingen. Verkeersongevallenstatistieken bijhouden is geen centrale doelstelling van een ziekenhuis. Ze hebben er geen ervaring mee en weinig interesse voor. Bovendien moeten ziekenhuizen rekening houden met de privacy. Zo'n statistiek bijhouden is evenmin gratis. In Nederland slaagt de overheid er wel in om de ziekenhuisgegevens systematisch te verzamelen en daardoor de ongevallengegevens die door de politie verzameld werden, aan te vullen.

Verzekeringsmaatschappijen worden op dit ogenblik niet op een georganiseerde manier gebruikt. De informatie die zij verzamelen kan interessant zijn. Ze is echter in de eerste plaats bedoeld om het schadedossier af te ronden. Zonder externe druk zullen zij hun informatie niet verspreiden voor statistische doeleinden.

De politierapportage kent een aantal beperkingen. Buitenlands onderzoek wijst op een selectieve onderreportering. Geen enkel systeem kan alle ongevallen registreren. Maar de onderrapportering is wel groter voor een aantal doelgroepen, namelijk fietsers en jongeren. We zijn geneigd om dat te geloven ook al beschikken we in België niet over specifieke cijfers.

Een politieagent kan niet altijd het onderscheid maken tussen een licht- en een zwaargewonde. Een zwaargewonde is iemand die minstens één dag in een ziekenhuis wordt opgenomen. Een agent weet niet of het slachtoffer na verpleging onmiddellijk naar huis zal kunnen. Sommige slachtoffers mogen vrij

snel na het ongeval naar huis, maar houden er wel een blijvend letsel aan over. Elk rapport bevat een aantal subjectieve elementen. Een politierapport kan geen informatie bevatten over veroorzakende processen omdat de betrokken partijen elkaar vaak tegenspreken. De agent weet niet altijd of een ongeval het gevolg is van pech dan wel van een structureel probleem met de plaats waar het ongeval zich voordeed. Dat blijkt uit de analyse achteraf. We weten evenmin of de registratiegraad over de jaren wijzigt. Als we vandaag meer ongevallen registreren dan tien jaar geleden, zou het kunnen dat er in de realiteit geen sprake is van meer ongevallen, wel van een betere registratie. Het omgekeerde kan ook. Omdat we daar geen informatie over hebben, moeten we ervan uitgaan dat de registratiegraad niet sterk is veranderd.

Al deze factoren zijn structurele beperkingen van om het even welke politierapportage. Het systeem is niet perfect, maar er is wellicht geen beter. Daarnaast kampen we in België nog met een aantal aanvullende problemen. Een van die problemen is de laattijdigheid. We hopen dat dit probleem binnenkort van de baan is. Daarbovenop is er een probleem met de kwaliteit van de gegevens. Veel registratieformulieren zijn onvolledig. Misschien wordt er te veel informatie gevraagd. We hebben grote moeite om de plaats van een ongeval te bepalen. Op gewestwegen gebruikt men het hectometerpunt. Op gemeentewegen gebruikt men het huisnummer. Heel wat ongevallen op gewestwegen worden gelokaliseerd op basis van straatnaam en huisnummer. De centrale databank gebruikt geen informatie uit de manoeuvre-diagrammen. Op lokaal niveau maakt men daar in een aantal gemeenten en politiezones wel zinvol gebruik van. We vragen ons ook af hoe zorgvuldig de veldregistratie is. Niet elke zone registreert ongevallen even zorgvuldig.

De Griekse filosoof Plato zegde dat wij niet de werkelijkheid zien, maar een projectie ervan. Ons wereldbeeld is daardoor vertroebeld. Hetzelfde geldt voor de ongevallendata. We proberen zo goed mogelijk gegevens te verzamelen maar ze zijn niet meer dan een projectie van de werkelijkheid. De gegevens zijn bruikbaar maar we mogen het voorgaande niet uit het oog verliezen.

Er zijn een aantal alternatieven voor de klassieke ongevallenregistratie. Diepteanalyse betekent dat we van een groep ongevallen grondig onderzoeken wat er precies gebeurd is aan de hand van expertenverslagen, forensisch onderzoek, bloedproeven, getuigenissen

enzovoort. Een ander alternatief is bijna-ongevallen onderzoeken. Deze gebeurtenissen zijn minder ernstig, maar veel frequenter. Het voordeel van conflict-observatie is dat we preventief kunnen werken. Het is een goed alternatief voor lokale observatie. Het volstaat enkele dagen aan een kruispunt te staan om in te zien welke infrastructurele ingrepen aangewezen zijn.

Deze alternatieven kunnen heel interessant zijn. Ze hebben specifieke doeleinden. Ze zullen de ongeval-lencijfers echter nooit kunnen vervangen.

In het voorstel van decreet is sprake van een ongeval-lenanalyse. Men lijkt zelfs van plan dat uit te breiden tot een diepteanalyse. Vooraleer we tot diepteanalyse overgaan, zijn andere nuttige zaken mogelijk met de informatie uit de politiestatistieken.

Een klassieke, maar in Vlaanderen onvoldoende gebruikte methode, is de analyse van ongeval-lenconcentraties. Deze methode is ontwikkeld in Nederland en heeft heel interessante lokale toepassingen. Aangezien het voorstel van decreet de ongeval-lenanalyses wil gebruiken om de infrastructuur te verbeteren, is deze methode heel geschikt. Ze kan op heel ruime schaal tot in de kleinste Vlaamse gemeente toegepast worden. Handboeken en kennis zijn voorhanden. Eigenlijk zouden we geen ingrijpende infrastructurele maatregelen mogen nemen zonder dergelijke analyse.

Het nadeel van deze analyse is dat heel lokaal wordt gewerkt op bijvoorbeeld één kruispunt of wegvak. Op één kruispunt doen zich vaak maar twee of drie ongevallen van hetzelfde type voor. Dergelijk onderzoek volstaat niet om na te gaan of de Vlaamse kruispunten veilig zijn. Daarvoor hebben we informatie op Vlaams niveau nodig. Dergelijk onderzoek laten we beter over aan onderzoeksinstellingen. Onderstaande tabel analyseert het effect van onbemande camera's.

Weg	Effecti-viteit	onder-grens	boven-grens
Italiëlei	0,70	0,56	0,87
Grotesteenweg	0,82	0,60	1,12
Bisschoppen-hoflaan	0,85	0,67	1,07
N9	1,12	0,63	1,65
Jan Van Rijs-wijklaan	0,95	0,71	1,29
N47	1,16	0,59	2,30
Meta-analyse	0,84	0,75	0,95

Ongevallen zijn gelukkig een relatieve zeldzaamheid waardoor een statistisch breed interval ontstaat. Door een onbemande camera te plaatsen op de Italiëlei bedraagt het aantal ongevallen nog zeventig percent van het aantal ongevallen voordien. Er is rekening gehouden met mogelijke andere effecten. De gebruikte techniek leert dat we dat cijfer als de beste schatting moeten beschouwen binnen een betrouwbaarheidsinterval van 56 tot 87 percent. In dit geval blijft het verschil lager dan één.

Met de hulp van enkele statistische technieken kunnen we een soort gemiddelde berekenen. Die meta-analyse wijst erop dat de situatie gemiddeld met 16 percent is verbeterd. We zitten binnen een betrouwbaarheidsmarge van 75 tot 95 percent.

Dergelijke analyses kunnen we uitbreiden met andere kruispunten of wegvakken in verschillende steden en gemeenten. Deze analyse maakt het mogelijk om op wetenschappelijk verantwoorde manier het effect van een maatregel te berekenen. De basis voor deze analyse vormen de politiecijfers.

Bij een diepteanalyse gaan we na wat er precies gebeurd is, hoe het gebeurd is en waarom het gebeurd is. Een diepteanalyse is in tegenstelling tot de luchtvaart, treinverkeer of scheepvaart niet gebruikelijk in het wegverkeer. Wellicht speelt de omvang van de menselijke tol en materiële schade daarin een rol. Het wegverkeer kent een aantal toepassingen, waaronder enkele Europese projecten.

Finland laat een verkeersongeval met doden systematisch analyseren door een forensisch team. Sommige vrachtwagenconstructeurs of autocarconstructeurs doen dat ook systematisch.

De expertverslagen zijn een andere informatiebron voor generalistisch ongeval-lenonderzoek waarover wij beschikken zonder er gebruik van te maken. Deze verslagen worden in opdracht van het parket opgesteld.

Diepteanalyse is heel interessant, maar er hangt een prijs aan vast. Om een ongeval te onderzoeken is een team van experts nodig. Zo'n team moet bestaan uit een politieagent, een infrastructuurexpert, een medicus enzovoort. Bovendien moet er permanent en op meerdere plaatsen zo'n team beschikbaar zijn.

De diepteanalyse is heel interessant, maar we blijven het beschouwen als een aanvulling bij de politieregistratie. De diepteanalyse verschaft een beter inzicht in de oorzaken. Diepteanalyse is heel geschikt voor

bepaalde soorten ongevallen zoals ongevallen met vrachtwagens, motorrijders of doden. Diepteanalyses dienen niet als basis voor infrastructuurmaatregelen.

Een goede ongevallenregistratie door de politie blijft het eerste doel. Ze moet de basis vormen voor het verkeersveiligheidsbeleid en voor onderzoek. In België verloopt de registratie stroef. Er is beterschap beloofd, maar die laat nog op zich wachten. Als we meer informatie willen van ziekenhuizen of verzekeringsmaatschappijen moeten we sowieso een systeem opzetten. Elk systeem heeft naast mogelijkheden ook beperkingen. De alternatieven voor de klassieke ongevallenregistratie zijn aanvullend. Vlaanderen is nog onvoldoende doordrongen van de meten-is-weten-cultuur.

Er is op twee niveaus actie nodig. Op lokaal niveau moeten goede analyses gebeuren. We moeten de lokale informatie ook op macroniveau gebruiken, eventueel aangevuld met zinnige diepteanalyses op Vlaams of Belgisch niveau. Maar dat laatste is een politieke keuze.

2. Vragenronde en bespreking

De heer Jan Peumans: Ik heb minister Van Brempt een schriftelijke vraag gesteld over de ongevallengegevens. Zij heeft geantwoord dat het Belgische Instituut voor de Verkeersveiligheid de gegevens analyseert voor heel België met een gedeeltelijke uitsplitsing voor de gewesten. De administratie van het Vlaamse Gewest analyseert de gegevens over de gewestwegen, toegespitst op plaatsen en verbanden met mobiliteitsafwikkeling en weginfrastructuur.

Ik lees de studies van het Vlaamse Steunpunt Verkeersveiligheid. Uit die studies blijkt bijvoorbeeld dat alle schoolbuurten tot zone-30 zijn uitgeroepen zonder voorafgaand onderzoek.

Welke bijdrage levert het Vlaamse Gewest aan de analyse van alle gegevens?

De heer Stijn Daniels: Het Vlaamse Gewest vraagt het steunpunt geregeld om analyses uit te voeren. Zo hebben we al de veiligheid van rotondes onderzocht, het effect van de heraanleg van doortochten op gewestwegen enzovoort. Het Vlaamse Gewest gebruikt deze cijfers om bijvoorbeeld de zwarte punten aan te pakken. Ik merk de jongste jaren een heel positieve trend, wat het gebruik van onze cijfers betreft.

De heer Jan Peumans: Volgens welk systeem gebeurt dat? Welke software gebruikt de Vlaamse overheid ervoor?

Rotondes worden beoordeeld naargelang de fantasie van de districtsingenieur. Eenvormigheid ontbreekt. In Frankrijk bijvoorbeeld, zien alle rotondes er hetzelfde uit.

De heer Stijn Daniels: De Vlaamse overheid heeft in de loop der jaren een aantal richtlijnen en vademecums uitgewerkt over rotondes, doortochten, fietsvoorzieningen enzovoort. Deze documenten evolueren.

Welk systeem wordt gebruikt om de ongevallen te verwerken? De tijdelijke vereniging die zich bezig houdt met de aanpak van gevaarlijke punten gebruikt daartoe een AVOC-achtige methode (methode uit Nederland) om per kruispunt of wegvak informatie te verzamelen. Een probleem daarbij is dat zinvolle uitspraken pas mogelijk zijn als er voldoende gegevens voorhanden zijn.

Als er enkel kan worden gewerkt met een zeer beperkt aantal geregistreerde ongevallen, ontstaat een onvolledig beeld. In veel gevallen is er geen informatie over ongevallen met uitsluitend stoffelijke schade.

Aan de gemeenten zouden meer middelen voor infrastructuur kunnen worden toegekend wanneer ze via hun politiezones zorgen voor een goede registratie van ongevallen. Op dit ogenblik worden de politiezones beloond bij een daling van het aantal ongevallen, op basis van het Verkeersveiligheidsfonds. Dit kan perverse effecten hebben wat de registratie van ongevallen betreft.

De heer Eloi Glorieux: U stelt dat een ongevallenregistratie door de politie een stevige basis moet zijn voor een verkeersveiligheidsbeleid en -onderzoek. Betekent dit dat u zich beperkt tot de registratie door de politie? Kan de registratie door de politie, indien die geoptimaliseerd wordt, een voldoende waarheidsgetrouw beeld opleveren?

Er bestaat een onderrapportering van jongeren en zachte weggebruikers in de politiestatistieken. Hoe verklaart u dat? De politie blijkt meer ter plaatse te komen bij auto-ongevallen zonder gekwetsten dan bij fietsongevallen met gekwetsten. Hoe verklaart u dat? Wat kan eraan gedaan worden?

De heer Frans Peeters: Reeds enkele dagen na het afsluiten van het jaar worden op nieuwjaarsrecepties van politiezones cijfers medegedeeld over alle onge-

vallen gedurende het afgelopen jaar. De recentste cijfers waarmee u werkt dateren echter uit het jaar 2002. Blijkbaar maken bepaalde politiezones de informatie laattijdig over. Hoe gebeurt dit? Vraagt u de gegevens zelf op of gebeurt dat via de Vlaamse overheid?

Stelt u grote verschillen vast tussen politiezones?

De heer Stijn Daniels: De informatie wordt verzameld via Binnenlandse Zaken, die de gegevens doorgeeft aan de FOD Economie. De mensen van het NIS delen ons mee dat uit de feiten soms blijkt dat informatie onvolledig is. Dat kan bijvoorbeeld blijken uit een zeer grote terugval van het aantal ongevallen van het ene jaar op het andere. Aan de politiezone wordt dan gevraagd om de informatie aan te vullen. Sommige politiezones die over alle informatie beschikken, geven deze informatie niet door aan de federale overheid, omdat ze menen dat ze daar zelf geen belang bij hebben.

Tijdens de voorbije jaren werd overgeschakeld van een manueel naar een geïnformatiseerd systeem. Dit kan een tweede verklaring zijn.

Wij moeten ons baseren op de informatie die we op het einde van de keten krijgen. Daarom moeten we nu werken met informatie uit het jaar 2002.

In 2002 waren er iets meer dan 1300 ongevallen met doden. Voor slechts 1100 van deze ongevallen werd er een statistisch formulier bezorgd. Dit is veelzeggend.

We hopen dat een en ander op korte termijn zal verbeteren. Het betreft een federale bevoegdheid.

We zouden uiteraard graag over alle mogelijke gegevens beschikken, ook die van ziekenhuizen en verzekeraars. Als we echter een keuze moeten maken, dan kiezen we een goede politieregistratie boven een halve ziekenhuisregistratie. Ook bij ziekenhuizen bestaat het risico van onderregistratie. Zelfs wanneer het gaat om jongeren en fietsers. Iemand die slechts licht gekwetst is, gaat niet naar het ziekenhuis. Jongeren zijn minder geneigd om gebruik te maken van allerlei systemen van publieke voorzieningen, ook van ziekenhuizen.

Over ernstige ongevallen hebben zowel de ziekenhuizen als de verzekeraars over het algemeen wel goede informatie.

De onderregistratie is voor een stuk een structureel probleem en zullen we nooit helemaal kunnen oplossen.

III. BELGISCH INSTITUUT VOOR VERKEERSVEILIGHEID (BIVV)

1. Presentatie van mevrouw Miran Scheers en de heer Jan Pelckmans, vertegenwoordigers van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV)

Mevrouw Miran Scheers: Het BIVV heeft verschillende afdelingen. Onder meer de afdeling Mobiliteit en Infrastructuur. Deze afdeling geeft onder meer adviezen aan gemeentebesturen over ruimtelijke inrichting. In dat kader wordt er aan ongevalanalyse gedaan. Recent werd bijvoorbeeld een ongevalanalyse uitgevoerd bij fietsongevallen in het Brusselse Gewest.

In de afdeling Gedrag en Beleid worden de gedragscomponenten van verkeersonveiligheid onderzocht. We trachten na te gaan welke beleidsmaatregelen kunnen worden genomen. Er worden indicatoren ontwikkeld om de beleidsmaatregelen te evalueren op hun effectiviteit.

Wat is onze rol op het vlak van de verkeersongevalanalyse? We hebben in de eerste plaats een coördinerende rol, met als doel te zorgen voor volledige en kwaliteitsvolle ongevallenstatistieken en een snelle rapportering. Daartoe werd in 2001 een federale werkgroep Verkeersveiligheidsstatistieken opgericht. Het BIVV zorgt daarbij voor de coördinatie. Alle partners zijn erin vertegenwoordigd, onder meer de politiediensten, het NIS, de gewesten en het Steunpunt Verkeersveiligheid. De werkgroep werd opgericht vanuit de bezorgdheid dat de politiehervorming zou leiden tot een bijkomende onderregistratie van de verkeersongevallen. Temeer omdat de formulieren manueel werden ingevuld. De vrees bestond dat het invullen van ongevallenformulieren zou achterblijven door de aandacht voor de nieuwe structuren. Deze vrees bleek later gegrond te zijn. De werkgroep heeft inspanningen gedaan om te zorgen voor kwaliteitsvolle statistieken voor 2001 en 2002.

Een tweede opdracht van de werkgroep bestaat erin om te streven naar volledige, kwaliteitsvolle en snel beschikbare statistieken.

Er bestaan twee vormen van onderregistratie. Een eerste vorm was te wijten aan het feit dat de formulieren manueel moesten worden ingevuld. Daarnaast is er een onderregistratie van zwakke weggebruikers. Deze onderregistratie komt ook voor in andere landen.

Van zodra er een goede databank van ongevallen bestaat, willen we die ter beschikking stellen van alle geïnteresseerden.

We zijn ook een onderzoeksinstelling. Het BIVV is bijvoorbeeld voorzitter van FERSI, een Europese vereniging van onderzoeksinstituten inzake verkeersveiligheid. We voeren enkele onderzoeksprojecten uit op Europees niveau, onder meer SafetyNet. In dat kader wordt het Europees Observatorium voor de Verkeersveiligheid voorbereid. Behalve ongevallengegevens, komen er bijvoorbeeld ook verkeersveiligheidsindicatoren over gedrag aan bod.

Binnenkort gaat het project PEPPER van start. Op basis van gegevens van politiediensten en justitiële diensten zullen indicatoren worden ontwikkeld om de effectiviteit van de handhaving te meten.

Samen met het Steunpunt Verkeersveiligheid werd het onderzoek Exploitatie van verkeersveiligheidsgegevens uitgevoerd. Dit onderzoek werd gecoördineerd door de directie van de nationale gegevensbank van de federale politie.

Samen met de Universiteit Gent werd het onderzoek 'Optimalisatie van verkeersongevallenstatistieken' uitgevoerd. De idee is dat er ook met andere gegevensbronnen moet kunnen worden gewerkt om de volledigheid van de statistieken te optimaliseren, onder meer ziekenhuisgegevens. Er werd onderzocht of de ziekenhuizen klaar zijn voor een dergelijke registratie. In de drie gewesten werden in het totaal 25 ziekenhuizen bevraagd over de stand van zaken. De minimale klinische gegevens die de ziekenhuizen moeten registreren bleken interessant te zijn om de verkeersongevallengegevens aan te vullen. Uit dit onderzoek is gebleken dat niet alle ziekenhuizen deze gegevens registreren. Bovendien bestaat er geen eenvormig registratiesysteem. Een onmiddellijke linking zoals in Zweden is daardoor niet mogelijk.

We hebben voorts als taak om te rapporteren over indicatoren, en dus ook over ongevallengegevens. We maken een globale analyse van de verkeersonveiligheid op basis van de beschikbare statistieken. We gaan uit van de NIS-statistieken. Op basis daarvan rapporteren we aan de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid. Deze werd opgericht met tot doel de opvolging en analyse van de indicatoren en het voorstellen van beleidsmaatregelen.

We publiceren een statistiekenrapport dat ter beschikking wordt gesteld van het grote publiek.

Wat is het belang van ongevallengegevens? Deze gegevens zijn nodig om de evolutie van de verkeersveiligheid te kunnen opvolgen. Zo kunnen we nagaan wat de effecten zijn van educatie, sensibilisering, handhaving, infrastructuur en voertuigtechnologie.

Ongevallengegevens vormen de basis van alle verkeersveiligheidsstudies. Ze vormen de basis voor het vaststellen van een reductie van het aantal ongevallen.

Ongevallengegevens kunnen ons een globaal inzicht geven in verkeersveiligheid, maar we kunnen er ook detailanalyses mee uitvoeren.

Het is van groot belang dat de statistieken betrouwbaar zijn en snel beschikbaar worden. Zo kunnen we nagaan of we op de goede weg zitten om de becijferde doelstellingen te halen, zowel op Vlaams, federaal, Europees als lokaal niveau. Op deze manier kunnen we ook snel een inzicht krijgen in de oorzaken van ongevallen, zodat er vlug aangepaste maatregelen kunnen worden genomen en de uitgevoerde maatregelen kunnen worden geëvalueerd.

Het is van groot belang dat de statistieken eenvormig zijn, zodat de gegevens van de verschillende niveaus gemakkelijk met elkaar vergeleken kunnen worden.

Hoe gebeurt de ongevallenregistratie? Nadat de politie een letselongeval heeft vastgesteld, stelt ze een proces-verbaal op. Daarna vult de politie een verkeersongevallenformulier in. Tot en met 2002 gebeurde dit manueel. Onder meer onder impuls van de federale werkgroep Verkeersveiligheidsstatistieken werd er gewerkt aan de zogenaamde eenmalige vating: de gegevens van het pv komen automatisch in het ongevallenformulier terecht. Het ongevallenformulier kan digitaal worden doorgestuurd. In 2003 en 2004 werden een aantal formulieren nog manueel ingevuld, andere werden reeds digitaal overgemaakt. Hiertoe waren bijkomende controles nodig voor zogenaamde dubbele vattingen, waarbij een politiedienst zowel het manuele als het digitale formulier invulde. Vanaf 2005 werken alle politiediensten met de automatische doorsturing van het formulier. Het formulier wordt naar de Directie van de Nationale Gegevensbank van de federale politie gestuurd. Daar worden de gegevens verzameld, geverifieerd, aan een kwaliteitscontrole onderworpen en gevalideerd. Ze komen dan terecht in de dienst Datawarehouse van de dienst Beleidsgegevens. Vervolgens worden de gegevens aan het NIS bezorgd. Dan vindt er opnieuw een verificatie en kwaliteitscontrole plaats. Het NIS

voegt dan op basis van informatie van het parket de gegevens toe van mensen die later overlijden in het ziekenhuis. Het NIS publiceert de statistieken. Op basis van contracten met het NIS kan men over deze gegevens beschikken.

Wat zijn de resultaten van het onderzoek naar de exploitatie van verkeersongevallengegevens, het zogenaamde Agora-project? In een eerste fase hebben we de behoeften, de beschikbaarheid en de wijze van verzameling en verwerking van gegevens inzake verkeersveiligheid geïnventariseerd. Dit gebeurde op basis van een enquête bij politie, overheid, wegbeheerders, onderzoeksinstellingen en verenigingen.

Dat heeft uiteindelijk geleid tot een codeboek verkeersongevallen. Daarnaast hebben we ook een codeboek verkeershandavingsstatistieken, maar dat is vandaag niet aan de orde. Dit codeboek is het vernieuwde ongevallenformulier. We hebben de gegevens eruit gehaald die niemand gebruikt en we hebben er de gegevens aan toegevoegd waar behoefte aan was. Ik denk bijvoorbeeld aan de lokalisatie van het ongeval, waarvoor we het manoeuvrediagram en de XY-coördinaten hebben toegevoegd. We zijn uitgegaan van het standpunt dat we politiediensten zo weinig mogelijk mogen belasten met administratieve taken. Zo veel mogelijk gegevens moeten automatisch verzameld worden. Gegevens die enkel door de politie gegeven kunnen worden, zijn prioritair.

In een tweede fase werd de mogelijkheid geanalyseerd om de behoefte te integreren in de lopende ontwikkelingen. Sedert 2005 wordt gewerkt aan één systeem voor de federale wegenpolitie en de lokale politie. Dat systeem heet Pol Office. Onze onderzoeksbevindingen worden in dat systeem geïntegreerd.

Het totale onderzoek moet leiden tot een datawarehouse bij de Directie van de Nationale Gegevensbank. Het wordt een volledige databank met ongevallengegevens, met inbegrip van de zogenaamde 'doden 30 dagen'. Nu moet deze informatie van het parket manueel ingebracht worden in het NIS. Omdat we ernaar streven de gegevens zo veel mogelijk aan de basis te verzamelen, wordt een overlijden na 30 dagen geregistreerd in een navolgend pv. We voegen deze informatie toe aan de politiedatabank. Omdat deze volledige databank ter beschikking zal staan van alle gebruikers, beschikken alle gebruikers op hetzelfde ogenblik als het NIS over de gegevens.

Het NIS publiceert zijn statistieken momenteel laat. We zijn eind 2004 op zoek gegaan hoe we op basis van beperkte gegevensbronnen bepaalde tendensen

kunnen afleiden. In 2004 hebben we ons gebogen over de pv's over letselongevallen geregistreerd door de parketten, waarmee sindsdien de Verkeersveiligheidsbarometer wordt opgesteld. Deze gegevens geven ons de zogenaamde 'quick indicators' aan: de evolutie van het aantal ongevallen. Later willen we ook een evolutie van het aantal slachtoffers. Het is een instrument dat enkel tendensen aangeeft. Het zijn niet de juiste ongevallengegevens omdat we zeer snel rapporteren. We rapporteren twee maanden na afsluiting van de periode. Op dat ogenblik zijn nog niet alle pv's op het parket terechtgekomen. Met de Directie van de Nationale Gegevensbank zoeken we verbeteringen om de quick indicators uit de politieregistratie te halen.

We wachten op dit ogenblik op de NIS-statistieken voor de periode 2003-2004. Van zodra deze beschikbaar zijn, zal het BIVV een rapport uitgeven. We zullen daar de cijfers voor 2002 aan toevoegen. We zullen deze gegevens vergelijken met een aantal andere gedragsindicatoren: snelheidsgedrag in België en de gewesten, rijden onder invloed van alcohol en de gordeldracht.

Daarnaast zullen we de registratie proberen te optimaliseren. Ondertussen zal de politie Pol Office in gebruik nemen. In een eerste fase zullen de politiediensten van dit systeem gebruik maken om PV's op te stellen. In een tweede fase zullen er statistieken aan toegevoegd worden.

Een belangrijk principe is dat we dubbele vattingen proberen te vermijden. Politiediensten moeten zo weinig mogelijk administratief werk hebben.

Belangrijk is goed definiëren welk soort ongevallen-analyse je wilt. De basisrapportage is heel belangrijk. We moeten investeren in kwaliteitsvolle basisrapportage. De volgende stap is de gegevensexploitatie. Omdat we niet alleen politiegegevens nodig hebben, moeten we er ook voor zorgen dat we gebruik kunnen maken van constructeurs-, verzekerings- of ziekenhuisdatabanken.

De heer Jan Pelckmans: Ik zal het hebben over het Belgian Accident Research Team (BART) waar het BIVV al enige tijd op broedt. BART is een project over diepteonderzoek van ongevallen. Dat is een gedetailleerd onderzoek volgens vastgestelde methodes en procedures van de verschillende ongevalfactoren met betrekking tot mens, voertuig en omgeving. Er is een precrashfase, crashfase en postcrashfase. Het gaat om individuele ongevallen. Het onderzoek wordt gedaan door verschillende experts. Omdat

de expertise in België beperkt is, zal voor opleiding gezorgd moeten worden.

Over welke gegevens gaat het precies? De basisgegevens zijn de NIS-gegevens en alle gegevens uit de verkeersveiligheidsbarometer. Met deze gegevens worden tendensen, prioriteiten en indicatoren vastgelegd. De intermediaire gegevens halen we uit de processen-verbaal. Het gerecht gebruikt deze gegevens om de verantwoordelijkheid vast te leggen. Deze gegevens worden meer en meer gebruikt om zwarte punten en zones af te bakenen en te analyseren. In België voeren we nog geen onderzoek op basis van detailgegevens. Het enige onderzoek dat daarmee vergelijkbaar is, is het onderzoek van gerechtsdeskundigen. Veel van die deskundigen zijn autodidacten. Elke deskundige heeft zijn eigen methode. Er wordt voor een rechtbank vaak gediscussieerd over de methode gebruikt om de snelheid bij een ongeval te bepalen. Detailgegevens helpen de precieze oorzaak en omstandigheden van een ongeval bepalen. De oorsprong van het diepteonderzoek gaat terug op crashtests. Men gaat na of de letsels die crashtestdummies oplopen overeenstemmen met wat men in de werkelijkheid ziet. Dit onderzoek zoekt naar manieren om de inzittenden te beschermen. In de toekomst zal het gebruikt worden om de letsels te beperken bij een aanrijding tussen een voertuig en een voetganger of een fietser.

Detailgegevens zullen ook gebruikt worden voor infrastructurele aanpassingen. Bijvoorbeeld: een voertuig is ondanks de vangrails door de middenberm van de snelweg gegaan omdat het wegdek verhoogd was door een nieuwe asfaltlaag. Motorrijders verongelukken dodelijk omdat ze terechtkomen tegen de steunpalen van vangrails. Dat zijn twee typische conclusies uit diepteonderzoek. Diepteonderzoek van ongevallen met motorrijders was een van de eerste projecten dat de EU gefinancierd heeft.

De doelstellingen van het proefproject dat het BIVV voorbereidt, zijn de onderzoeksmethode en expertise op punt stellen, de vaststellingen door politiediensten optimaliseren, inzicht verwerven in oorzaken en omstandigheden van verkeersongevallen en ten slotte preventieaanbevelingen formuleren op basis van individuele ongevallen.

Wat is de huidige stand van zaken? Ik heb enige tijd geleden een haalbaarheidsstudie uitgevoerd. We hebben een aantal buitenlandse voorbeelden bezocht. We hebben de situatie in België getoetst. De conclusie van die toets was dat België een zekere achterstand

heeft. We proberen daarom samen te werken met enkele buitenlandse projecten.

Op basis van de haalbaarheidsstudie is een projectvoorstel besproken. In de werkgroep zat onder meer een vertegenwoordiger van de afdeling Verkeerskunde van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Er zijn bilaterale onderhandelingen gevoerd met alle instanties die toestemming moeten geven om gegevens te gebruiken.

We zijn op een aantal knelpunten gebotst. Het belangrijkste is de terughoudende opstelling van de gerechtelijke overheid. Het BIVV heeft steeds benadrukt dat zijn onderzoek los staat van het gerechtelijke onderzoek. De gerechtelijke instanties zijn terughoudend omdat wij contact willen opnemen met de betrokkenen. Alle betrokkenen wordt gevraagd vrijwillig mee te werken aan het wetenschappelijk onderzoek. Dat is bijzonder delicaat. Wij willen ook medische gegevens gebruiken, maar botsen daar op de wet van de privacy en op het medisch geheim. Een aantal ziekenhuizen houdt gegevens bij. De medische gegevens zijn echter niet onze prioriteit.

Om al deze redenen hebben we het proefproject vereenvoudigd. De nadruk van het onderzoek zal komen te liggen op wegbeeldanalyse en menselijke fouten. De vertegenwoordiger van de Vlaamse Gemeenschap heeft daar uitdrukkelijk om gevraagd. We proberen er achter te komen waarom chauffeurs op een bepaalde plaats een fout gedrag vertonen.

Het onderzoek zal in eerste instantie plaatsvinden in een beperkte zone, namelijk Brussel en delen van Vlaams- en Waals-Brabant. We onderzoeken in de eerste plaats verkeersongevallen met doden en/of zwaargewonden, met vrachtwagens, bussen of autocars, motorrijders, bromfietzers, fietsers en voetgangers. In deze zone vinden we alle soorten wegtypes en omgevingen. Specifiek is dat Brussel een stedelijke agglomeratie is met veel voetgangersongevallen. In heel België zullen we de gegevens proberen te verzamelen over ongevallen met doden op snelwegen waar bij een vrachtwagen, bus of autocar betrokken is.

Hoe zal het onderzoek verlopen? Het principe is dat teams 24 uur op 24 ter plaatse kunnen gaan. De teams zijn in een beperkte zone actief en dat gedurende representatieve periodes tijdens het jaar. In ons project zijn wij van de permanentie afgestapt. Elke melding bij een provinciale meldkamer over een ongeval dat aan bepaalde criteria beantwoordt, zul-

len wij registreren. We proberen zo snel mogelijk bijkomende informatie in te winnen bij politie of parket om na te gaan of het ongeval in aanmerking komt voor een diepteonderzoek.

Ongevallen die in aanmerking komen, komen in een wachtregister terecht. Wij informeren het parket dat wij op hun toestemming wachten om de gegevens te kunnen inzien. Totnogtoe hebben de parketten ons alleen maar afgesloten dossiers laten onderzoeken. Het is de bedoeling van dit onderzoek dat we al na enkele weken analyseren. Wanneer het jaren duurt, gaat belangrijke informatie verloren. Omdat elk parket zelf beslist, is het mogelijk dat geen inzage wordt verleend. Het zal nog moeten blijken hoe we precies kunnen samenwerken.

In een volgende fase bestuderen we het gerechtelijke dossier. We proberen het ongevalverloop te reconstrueren, maar dat hangt sterk af van de kwaliteit van de politieregistratie. Wanneer er een expertverslag is, zal dat normaal eenvoudiger zijn.

Uit dat ongevallenverloop halen we de kritische factoren. We zullen de plaats van het ongeval bekijken voor de wegbeeldanalyse. Als het parket toestemming geeft, nemen we contact op met de betrokkenen. In Frankrijk worden de betrokkenen geïnterviewd. In Nederland krijgen ze een vragenlijst. De medewerking verloopt op vrijwillige basis.

We komen daarna tot de definitieve reconstructie waarbij we de kritische ongevalfactoren bepalen. Daaruit vloeit de synthese van het ongeval voort. We gaan na of we informatie hebben over gelijksoortige ongevallen. Ten slotte volgen de conclusies en aanbevelingen.

Dit project loopt al enige tijd. We hopen in maart tot een samenwerkingsakkoord te komen met parket en politie. In de loop van april zal de raad van bestuur van het BIVV een beslissing nemen. Daarna zal het BIVV een psycholoog in dienst moeten nemen voor de wegbeeldanalyse en de interviews. In september zorgen we voor opleiding waarna het project wat bijgestuurd zou kunnen worden. In oktober moet het proefproject van start gaan.

2. Vragenronde en bespreking

De heer Jan Peumans: Zijn er overlappingen tussen het BIVV en de voornemens van de Vlaamse

Regering? Wat heeft een lokaal politiekorps aan de maandelijkse verkeersveiligheidsbarometer? Er zullen experts opgeleid moeten worden. Waarin precies? Wat is de optimalisering van de vaststelling van de politiediensten? Kunnen korpsen die goed registreren en doorgeven daar niet voor beloond worden?

Wat vindt u van het idee om de politiekorpsen die zorgen voor een goede registratie te belonen in het kader van het Verkeersveiligheidsfonds?

De heer Jan Pelckmans: De opleiding van experts heeft vooral te maken met het voertuig. Het BIVV stelt vast dat snelheid een belangrijk probleem is. We hebben geen gegevens over de snelheid die voorafgaat aan een ongeval. Alleen een deskundige kan deze snelheid vaststellen, op basis van onder meer een meting van de schade en onderzoek van sporen. Als er al gerechtelijke experts bij een ongeval geroepen worden, is de vaststelling van de snelheid een van hun belangrijkste taken. Wij komen niet tussen in dit gerechtelijk onderzoek.

Experts kunnen nagaan wat de oorzaak is van bepaalde letsels, bijvoorbeeld het niet dragen van de veiligheidsgordel. Ook hierover hebben we geen gegevens.

In het proces-verbaal van de politie zijn bepaalde gegevens, zoals het dragen van de veiligheidsgordel en het ontplooiën van de airbag niet standaard opgenomen. Nochtans kunnen deze gegevens eenvoudig worden vastgesteld. Er zal met de politie moeten worden overlegd of zij bereid zijn om deze gegevens toch vast te stellen.

Mevrouw Miran Scheers: De barometer wordt samengesteld in samenspraak met alle politiediensten. Bij het samenstellen van de eerste barometer hebben we via de telefoon contact opgenomen met heel veel politiezones, met de vraag om de ‘quick indicators’ snel ter beschikking te stellen. We hebben moeten vaststellen dat veel politiezones dat niet kunnen. We hebben gezorgd voor een systeem waarbij politiezones automatisch feedback krijgen van de quick indicators. Later zal dat uitgebreid worden tot alle andere ongevallengegevens.

In het kader van de werkgroep hebben we een lijst opgesteld van alle problemen die bij de basisvatting zijn vastgesteld. De lokalisatie van een ongeval bleek bijvoorbeeld een probleem te zijn. We hebben voor een oplossing van dit soort problemen probe-

ren te zorgen door een optimalisatie van de politie-registratie. Voor het lokalisatieprobleem hebben we bijvoorbeeld een nationale tabel van straatnamen toegevoegd; het scherm kan niet worden afgesloten zonder dat de kilometerpaal of het huisnummer wordt ingevuld enzovoort. Deze optimalisatie zal leiden tot een snellere procedure en een verbetering van de kwaliteit.

Voor wat betreft de ongevalanalyse moeten we voor een goede interpretatie steeds een vergelijking kunnen maken tussen verschillende zones. Er moet daarom gestreefd worden naar een zekere mate van eenvormigheid. Enkel op deze wijze kunnen effecten van beleidsmaatregelen optimaal worden beoordeeld.

De heer Jan Peumans: Dat kunt u toch allemaal niet afleiden uit de verkeersbarometer?

Een lokaal korps heeft daar niet veel aan. Er moet nagegaan worden wat de oorzaken zijn. Daartoe moet er dieper gegraven worden.

Mevrouw Miran Scheers: Het klopt dat een verkeersbarometer slechts bepaalde tendensen weergeeft. Om een volledig beeld van België te krijgen moeten de verschillende zones worden opgeteld. Dat vergt veel werk. De lokale registratie gebeurt per zone anders. Daarom werken we met de barometer. Zo ontstaat een zuivere databank, waaraan het ongevalformulier kan worden gekoppeld.

De heer Jan Peumans: Dat heeft ook te maken met het feit dat niet elke politiezone een verkeersdienst heeft.

Mevrouw Miran Scheers: Dat klopt. Daarom krijgt de politie de mogelijkheid om in te loggen op de datawarehouse.

De heer Jan Peumans: U hebt nog geen antwoord gegeven op de vraag wat de BIVV doet en wat Vlaanderen doet. Is er geen overlapping?

De heer Flor Koninckx: Wij zijn de laatste in het Europese peloton om cijfers te leveren. De cijfers voor 2003 en 2004 ontbreken nog steeds. Zullen we dit jaar de cijfers van 2005 kunnen krijgen?

Zullen we voor wat betreft deze problematiek tweemaal soortgelijke initiatieven nemen op federaal en

Vlaams niveau? Of werd er al beslist dat het allemaal op federaal niveau zal blijven?

Mevrouw Miran Scheers: De vraag over het ter beschikking stellen van de cijfers moet u aan het NIS stellen.

Het BIVV heeft als taak om een overzicht te houden en te zorgen voor samenwerking op alle niveaus, zodat de verkeersveiligheid in België op de kaart wordt geplaatst. Als ik me niet vergis zijn ook de gewesten betrokken bij BART. Er wordt al samengewerkt.

De heer Jan Pelckmans: Bij ons komt dit al twee of drie jaar ter sprake. We staan open voor partners. Dit onderzoek is niet goedkoop. Het is belangrijk dat we ons zouden kunnen inschrijven in een Europees project. Een diepteonderzoek is enkel mogelijk in Europees verband. Voor een statistisch onderzoek zijn er minstens 1000 gevallen nodig. Wij kunnen hoogstens 100 ongevallen per jaar behandelen. Er is nood aan samenwerking.

De heer Flor Koninckx: We mogen geen dubbel werk leveren.

De heer Jan Peumans: Ik denk niet dat dat gebeurt. Het BIVV doet aan diepteonderzoek. Wij vragen dat alle politiezones een instrument zouden krijgen voor zowel gemeente- als gewestwegen om ongevallen goed te registreren en er de nodige conclusies uit af te leiden.

Mevrouw Annick De Ridder: Er bestaat een risico voor overlappingen. Iedereen zal het ermee eens zijn dat een grondige ongevallen- en verkeersanalyse aangewezen is. Er bestaat echter een risico dat er dubbel werk zal worden geleverd. Er zijn al verschillende spelers aan het werk. De vraag rijst wat de invalshoek is voor het nieuwe instituut dat het BIVV blijkbaar wenst op te richten. Zal er worden vertrokken van een bestaand instituut dat coördinerend zal optreden, of zien jullie meer heil in een soort van openbare aanbesteding? Moet het instituut virtueel zijn, waarbij de verschillende bronnen van instanties die informatie kunnen verschaffen, worden gecentraliseerd? Of moet het instituut zelf de informatie verzamelen? Er moeten duidelijke lijnen worden uitgezet, om overlappingen te voorkomen. Denkt u dat een en ander kan gerealiseerd worden in de schoot van een van de instituten die reeds op de markt aanwezig zijn,

of meent u dat via een aanbesteding een nieuw instituut in het leven moet worden geroepen?

De heer Jan Pelckmans: Mevrouw Scheers heeft duidelijk de rol van het BIVV geschetst. Deze zal in de toekomst niet veranderen. Het diepteonderzoek is een relatief bescheiden project dat aan de BIVV-taken wordt toegevoegd.

Vlaanderen wil blijkbaar iets anders dan het diepteonderzoek.

Wij wensen geen afzonderlijk instituut voor ongevallenanalyse. Deze taak kan worden uitgevoerd door een team binnen het BIVV. We staan uiteraard open voor externe partners. In Vlaanderen bestaan er verschillende instellingen die ook verkeersveiligheidsonderzoek plegen. Misschien moet Vlaanderen duidelijker bepalen wat het doet met de ongevallengegevens. Er gebeuren vandaag reeds bepaalde zaken, onder meer voor wat betreft de zwarte punten.

De heer Freddy Van Gaever: In ons land sterven elk jaar tientallen vrachtwagenchauffeurs als gevolg van een stupide wet die in de plaats van de nuttige lengte van de vrachtwagens te beperken, de totale lengte van de vrachtwagens beperkt. Daardoor zijn er geen langneuzen in ons verkeer, waarbij de motor zich vooraan de vrachtwagen bevindt. Beschikt u over statistische gegevens over het verschil in dodelijke ongevallen tussen de langsnuiten en de frontstuurcabines?

Eigenlijk kan ik u het antwoord al geven. Dertig jaar geleden was ik verantwoordelijk voor ongeveer 1000 vrachtwagens. Ik heb nooit een begrafenis hoeven bij te wonen van een chauffeur die met een langsnuitsvrachtwagen reed. Onder de chauffeurs van de frontstuurcabines waren er zeer veel dodelijke ongevallen.

Door in de wet alleen rekening te houden met de nuttige lengte zal het aantal dodelijke ongevallen met vrachtwagenchauffeurs dalen met 80 tot 90 procent. Wat denkt u daarvan?

De heer Jan Pelckmans: Dit soort zaken zou eventueel kunnen worden onderzocht aan de hand van diepteonderzoek. Er rijden echter weinig vrachtwagens met lange neuzen rond.

De heer Freddy Van Gaever: Dat is een gevolg van de stupide wet die enkel rekening houdt met de totale lengte. Om de nuttige lengte zo groot mogelijk te houden, zetten de constructeurs de chauffeur daarom

boven de bumper. Enkel ondernemingen met vrachtwagens waarbij de lengte geen rol speelt, namelijk kippers, rijden met langneuzen.

De heer Jan Pelckmans: Niemand zal betwisten dat er een Europese lengtebeperking moet bestaan voor vrachtwagens. Het is de verantwoordelijkheid van de sector te bepalen welk type vrachtwagens er gebruikt wordt.

Vrachtwagens met langneuzen kunnen voor andere problemen zorgen. Er kan daar bijvoorbeeld een probleem van een dode hoek rijzen.

De heer Freddy Van Gaever: Ik heb er begrip voor dat er beperkingen worden opgelegd. De wetgever had echter een maximale nuttige lengte moeten vaststellen in plaats van een maximale totale lengte. De constructeurs, die nu eenmaal in een vrije markt werken, hebben daarom moeten kiezen voor frontstuurcabines in plaats van langneuzen.

In de Verenigde Staten heeft 98 percent van de vrachtwagens een lange neus. Er moet een premie worden betaald aan de chauffeurs om met een gevaarlijke frontstuurcabine te rijden.

Het betreft een federale bevoegdheid. Hebt u cijfers over het aantal chauffeurs dat verongelukt met respectievelijk een langsnuut en een frontstuurcabine?

De heer Jan Pelckmans: Neen.

De heer Freddy Van Gaever: Het gaat nochtans om de belangrijkste reden voor de dodelijke ongevallen.

De heer Joris Vandenbroucke: Het komt erop aan om aanbevelingen te formuleren ten aanzien van de overheid, op basis van het diepteonderzoek.

Er zouden maatregelen kunnen worden genomen op het vlak van infrastructuur, voertuigkarakteristieken en verkeersreglementering. De veiligheid zou echter ook kunnen worden verbeterd door verkeerseducatie. De rijopleiding zou kunnen worden hervormd. Is het de bedoeling om ook op dit vlak aanbevelingen te formuleren? Zal dat tot uiting komen in de samenstelling van de expertenteams?

De heer Jan Pelckmans: Ik hou mij onder meer bezig met de rijopleiding. Ik ben me ervan bewust dat er op dit vlak een terugkoppeling mogelijk is. Het gaat

echter om individuele ongevallen. Op basis hiervan zullen we conclusies proberen te formuleren. Het is echter niet duidelijk hoe dit precies zal vertaald worden.

In België en Nederland werd onderzoek gedaan naar de dode hoek. We hebben in België bijvoorbeeld geen zicht op het aantal dodehoekongevallen, maar weten wel dat het een probleem is. Dit heeft er onder meer toe geleid dat de SAV, de beroepsorganisatie van de Vlaamse goederentransportondernemers en logistieke dienstverleners, een initiatief heeft genomen om met vrachtwagens naar scholen te gaan, in het kader van het project 'Wijs op weg'. Het is logisch dat er ook aandacht wordt besteed aan educatie. Het dodehoekonderzoek illustreert wat er in dit verband kan gebeuren. Er zijn meer inspanningen nodig.

De heer Joris Vandenbroucke: Is het de bedoeling om via het BART-project meer aanbevelingen te formuleren in dit verband? Ongevallen zijn in veel gevallen een gevolg van menselijke inschattingsfouten.

De heer Jan Pelckmans: De politie neemt de datum waarop het rijbewijs voor het eerst werd uitgereikt niet mee op in het proces-verbaal. We weten dus niet hoe lang iemand die betrokken is bij een ongeval al een rijbewijs heeft.

De heer Flor Koninckx: Wanneer een rijbewijs om de een of andere reden wordt vervangen, staat daar niet langer de datum op van de oorspronkelijke uitreiking.

De heer Jan Pelckmans: Die datum staat er ook op.

IV. VASTE COMMISSIE VAN DE LOKALE POLITIE

1. Presentatie van de heer Wim Geens, hoofdcommissaris

De heer Wim Geens: Ik ben sinds kort strategisch adviseur van directeur-generaal voor support Carlos De Troch inzake de telematicabehoefte van de lokale politie. Ik ben tien jaar verantwoordelijk geweest voor de interventiediensten van Leuven en voor de recherche. De voorzitter van de vaste commissie heeft me gevraagd om een probleemanalyse te maken over alle telematicatoepassingen van de politie, zowel voor gegevensverzameling als voor gegevensverwerking en daarvoor een veranderingsstrategie te ontwerpen en een concept voor de toekomst. Men heeft

me gevraagd om vandaag de rol van de politie toe te lichten. Waarom werken we mee aan verkeersongevallenanalyses en hoe zit het conceptueel kader of de opbouw van de huidige politieapplicaties binnen de geïntegreerde politie in elkaar?

Ik zal de toegevoegde waarde maar ook de limieten van Viastat aanstippen en het concept van de eenmalige vattings even benadrukken. Dat concept bestaat sinds 1996 en is de kern van de politie-informatica-projecten van de lokale politie van waaruit het ISLP is gegroeid. Dat is nu consequent doorgetrokken. Er zijn immers twee risico's als politiemensen gevraagd worden dezelfde informatie twee maal te vatten: dat ze dezelfde informatie op een verschillende wijze vatten of dat ze het helemaal niet doen. Het aanleveren van manuele VOF-formulieren (verkeersongevallen-formulieren) is een ramp omdat men het al in een pv heeft gezet en er vaak niet aan denkt om de administratie volledig af te werken. Hetzelfde is gebeurd met de eenvormige formulieren van het gerecht. De eenmalige vattings is dus heel belangrijk. Pol Office is niet zomaar een instrument voor pv's, maar bedoeld voor dataregistratie waarbij het pv een bijproduct wordt dat even belangrijk is als de analyses voor bestuurlijke en beleidsdoeleinden.

Ik zal het hebben over de kerntaken van de politie, de wettelijke verplichtingen, het doel en de voorwaarden van de criminografie, de grenzen van de politietaken en tot slot een samenvatting presenteren. Ter informatie is ook de visie van de lokale politie op het strategische concept voor de telematica van de geïntegreerde politie bijgevoegd

De eerste reden waarom de lokale politie zich met criminografie bezighoudt, zijn de verkeersstatistieken. De lokale politie spendeert tot 80 percent van de vaststellingstijd aan verkeersinbreuken en ongevallen. Ook de burger duidt onaangepaste snelheid en agressief rijgedrag, samen met de inbraken, tot de top drie belangrijkste oorzaken van het onveiligheidsgevoel.

Waarom bellen mensen dagelijks de politie? Iedereen vindt het evident dat de politie de gedane vaststellingen via processen-verbaal aan de gerechtelijke overheden rapporteert. Dat blijft zonder enige discussie een kerntaak van de lokale politie. De politievaststellingen zijn vaak de eerste daad in de strafvervolgning. Het overstijgt het individuele belang. Partijen vinden het vaak niet nodig om de politie erbij te halen. De analyse van dergelijke ongevallen is echter ook belangrijk voor de veiligheid van de andere weggebruikers in de toekomst. Ook de rechtstaat heeft

recht op bijsturingen. Het gerechtelijke dossier is en blijft een primaire insteek. Het is ook logisch voor de agenten dat men maximaal moet blijven exploiteren.

Natuurlijk belt men ook de politie omdat het één van de weinige diensten is die gratis werken. Voorkomen is nochtans beter dan genezen. De bestuurlijke taak van de politie is op zijn minst even belangrijk als de gerechtelijke taken. De politie moet daarvoor dan ook de juiste instrumenten krijgen.

Repressie en preventie samen waarmaken, is dé dagelijkse uitdaging. Voorheen was het probleem dat de gegevens van de lokale of gemeentelijke politie geïntegreerd moesten worden met die van de lokale rijswachtbrigade. Het huidige geïntegreerd concept van de nieuwe politieorganisatie is dus op zich al een heel belangrijke sterkte voor het aanleveren van basisgegevens.

Een pv is een bijproduct voor data-inzameling, -beheer en -exploitatie. Daarbij hoort natuurlijk ook analyse. De politie is bovendien in dit proces een bevoorrechte partner, omdat zij als enige neutrale partij, op een objectieve wijze, kort na de gebeurtenis, ter plaatse feitelijke vaststellingen doet volgens een gestandaardiseerde procedure, waarbij zij doelgericht kijkt naar de elementen die de oorzaken en de schuld van het incident of ongeval kunnen verklaren of bewijzen. Een kanttekening daarbij is dat elke tweede mening van een andere dienst met aanvullende expertise natuurlijk welkom is. Het kan alleen maar de waarheidsvinding van de rechtbank dienen. Dat raakt aan de discussie of er behoefte is aan een soort gerechtelijk labo voor de vaststelling van verkeersongevallen. Dat zal allicht binnen de bestaande structuur moeten geïntegreerd worden en blijven. Er bestaan al een paar privé-expertisebureau's, maar de politiediensten beschikken noch over de capaciteit, noch over de kennis om zelf al die expertise te leveren. Het voordeel van een integratie van deze expertise binnen de politiestructuur is wel dat de politie niet moet wachten tot het dossier wordt vrijgegeven en er nu een duidelijke structuur bestaat om dat in te passen. De politie is vragende partij om dat correct en op een neutrale manier uit te voeren. Zeker volgens een gestandaardiseerde en gestructureerde methode waarbij de feitelijke vaststelling zeer doelgericht in kaart kan worden gebracht.

Politie mensen zitten op een uniek moment in de keten van de kennisvergaring. Soms is de brandweer wel eerder ter plaatse en de bevrijding van de slachtoffers gaat uiteraard voor. De politie is en blijft goed geplaatst om fundamentele basisgegevens te verzamelen. Om de kritiek te counteren dat de lokale politie de vaststellingsgegevens niet consequent en tijdig

doorspeelt, is het goed dat er een wettelijk kader bestaat om haar daartoe te verplichten: niet alleen artikel 44 van de wet op het politieambt maar ook de dwingende ministeriële richtlijnen. Hoewel dat nog niet volledig ontwikkeld is, moet die kans gegrepen worden om zoals gepland het verkeersluik binnen de MFO3 verder uit te werken. Het is immers totaal onaanvaardbaar dat gegevens op het lokale niveau blijven hangen.

Om op de vraag te antwoorden hoe het komt dat bepaalde korpsen toch sommige cijfers op informele gelegenheden, zoals tijdens bijvoorbeeld nieuwjaarsrecepties, zeer snel kunnen verspreiden, onderlijnen we dat deze gegevens op andere bronnen zijn gebaseerd dan op gevalideerde betrouwbare gegevens na een voldoende diepgaand onderzoek. Ik heb het dan nog niet over de diepteanalyse. Het is immers mogelijk om meldings- en interventiegegevens snel te rapporteren, maar dat geeft vaak niet de juiste kwalificatie, maar slechts een eerste indicatie. Beleidsinformatie moet gebaseerd zijn op analyse van betrouwbare cijfers.

Verkeerscriminografie moet gericht zijn op het kwaliteitsvol aanleveren van de gegevens als basis voor vier belangrijke werkprocessen.

Vooreerst is de effectevaluatie gericht op de evolutie van het onderzochte fenomeen op zich: wat is de schade geweest, direct en indirect. Daarvoor is er behoefte aan goede meetinstrumenten, telematica en applicaties om na te gaan hoe het onveiligheidsfenomeen evolueert.

Vervolgens zijn de criminografische applicaties ook nodig voor een procesevaluatie. Dat moet ons toelaten op te volgen of de middelen ook effectief en efficiënt ingezet worden.

Ook het curatief bijsturen is een evidente reactie na de feiten en is bedoeld om nieuwe ongelukken te voorkomen. Daarom wil de politie juiste en snelle informatie over wat er precies gebeurd is en over de oorzaken.

Tenslotte geldt ook voor verkeersveiligheid dat voorkomen beter is dan genezen. Daarom is ook het preventieve advies belangrijk. In het verkeer zijn er geen winnaars, enkel verliezers. Kinderen wapenen om te overleven is een kerntaak van de politie.

Preventie gaat nog een stap verder. De politie speelt daarbij in op initiatieven van andere groepen om de verkeersattitudes en het -gedrag te verbeteren.

Een goede verkeerscriminografie veronderstelt het kunnen beschikken over de juiste instrumenten. De geïntegreerde gegevens van lokale en federale politiediensten moeten volledig zijn. Ook de ongevallen met enkel stoffelijke schade moeten geïnventariseerd worden. Het ongevallenbeeld moet zo volledig mogelijk zijn. Zelfs de schierongevallen of bijna-ongevallen zijn een interessante bron van informatie.

‘Meten is weten en gissen is missen’. Daarom moeten de cijfers gevalideerd en correct zijn. Informele gegevens zijn volstrekt onvoldoende om de verkeersongevallen en de onveilige situaties te analyseren. Daarvoor zijn er afgewerkte pv’s en onderzoek nodig. Dat vergt tijd, tijd voor kwaliteit.

Daarom werkt DAWA, Data Warehouse, met gevalideerde cijfers uit de ‘afhandelingsmodule’ van ISLP, dossiers waarover een voldoende afgewerkt pv bestaat dat verzonden is naar het parket. Het is belangrijk dat we uniforme telregels hanteren. Hetzelfde geldt voor de vattingsregels. Men moet op voorhand weten hoe en wat men meet, zodat diegenen die registreren, dezelfde logica gebruiken. Een eenduidige rapportage moet mogelijk maken dat de cijfers van 196 zones vergelijkbaar zijn. Wat de toegevoegde waarde van de huidige verkeersbarometer betreft, kunnen we opmerken dat het alvast een goede zaak is om de zones allemaal hetzelfde werkmodel te laten hanteren, hoewel de inhoud soms nog onvoldoende is. Zo kan een stap vooruit gezet worden in de richting van een volledige, tijdige en nuttige verkeerscriminografie.

De DAWA-equipe van de federale politie kan op nationaal niveau al een goede kwaliteitsanalyse doen. De kwaliteitsanalyse van gevalideerde gegevens van verkeersongevallen, die vanuit de lokale politie naar een centraal punt worden doorgestuurd, vanaf het moment dat het pv verzonden is naar het parket, gebeurt vandaag al op een uniforme wijze. Er is heel veel tijd gestopt in de analyse van de kwaliteit. Het kwaliteitsniveau 2003-2004 is al gehaald en men is nu bezig met het valideren van het kwaliteitsniveau voor 2005. Aan de hand daarvan zal bepaald worden of de politie klaar is om te rapporteren. Het aanleveren van de gegevens staat kwalitatief veel verder dan een aantal jaren geleden.

Hoe sneller men informatie wil, hoe minder gedetailleerd ze is. Daarom is het nodig om op verschillende momenten te rapporteren. Het is belangrijk om zo weinig mogelijk kansen te missen. De belangrijkste projecten en ontwikkelingen gebeuren nu binnen het telematicaproject Pol Office-verkeer, met de creatie

van een heel nieuw telematicaplatform voor lokale en federale politiediensten. Die diensten gaan in de nabije toekomst allemaal op eenzelfde manier werken. De lokale politie stond met ISLP al veel verder dan de federale partner. De inhaalbeweging van de federale politie zal afgerond zijn op 31 maart 2006. Vanaf 2007 zal er in toenemende mate gewerkt worden met gestandaardiseerde en gespecialiseerde pv’s voor ongevallen maar ook voor verkeersgevaarlijk gedrag zoals alcoholgebruik, overdreven snelheid, opgefokte bromfietsen, druggebruik, en met een uniforme verkeersongevallenregistratie.

DAWA-verkeer wordt zoals gezegd aangewend voor verkeersongevallen, maar ook voor het opvolgen van de BOB-campagnes. Er is een nieuw project onder coördinatie van het BIVV, waardoor ook de snelheidsovertredingen in Vlaams-Brabant in de rapportage opgenomen worden.

Het grafisch in beeld brengen van informatie kan verrijkend zijn. Viastat is een privé-initiatief, dat beschikt over een krachtige cartografische weergave van informatie. Manoeuvredigrammen en verkeersongevalenschetsen zijn echter zo noodzakelijk dat ze niet in een privé-applicatie mogen blijven, maar geïntegreerd moeten worden in een politieplatform dat voor iedere politiedienst vrij beschikbaar is. Die projecten zijn conceptueel uitgewerkt. Het is enkel nog wachten op de middelen om ze in te voeren. Ook operationeel heeft cartografie een grote waarde onder meer voor het bepalen van de omleidingen en het leiden van de patrouilleoriëntaties. Voorwaarde is wel dat de nieuwe projecten zo weinig mogelijk en liefst geen extra administratieve belasting met zich mee brengen. De eenmalige vatting staat daarbij centraal. Dat is trouwens de reden waarom er voorheen heel veel statistische formulieren van het NIS niet goed werden ingevuld. De politie heeft daar zeker ook boter op het hoofd maar er was geen sprake van slechte wil. Administratief vroeg het gewoon te veel werk naast het opstellen van het pv waarin alle gegevens reeds waren gevat.

Daarom moeten de VOF-formulieren een bijproduct zijn van een goede basisregistratie van de politieman ter plaatse. Ook op dat vlak hou ik mijn hart vast voor de eerste analyseresultaten. Een betere registratie betekent immers dat er vollediger cijfermateriaal zal zijn. De ongevallencijfers zullen daardoor allicht opmerkelijk stijgen, wat niet noodzakelijk betekent dat onze wegen onveiliger zouden zijn geworden.

De basistaak van de politie is op de straat aanwezig zijn en niet achter de computer zitten. Ook de applicaties moeten daaraan meewerken door een maximale recuperatie van de informatie uit de ter-reinvaststellingen. Het politieportaal van het nieuwe Pol Office-platform laat toe dat informatie over nummerplaten, het rijksregister en het pv, gelijktijdig toegankelijk zijn. Zo kan de politie de informatie zeer snel uit andere databanken integreren.

Het is belangrijk dat de politieke gegevensbanken gekoppeld zijn aan nuttige externe databanken. Voor vluchtmisdrijven zou het bijvoorbeeld interessant zijn als het DIV niet alleen gegevens over de eigenaars maar ook over de gebruikers van leasingvoertuigen kan aanleveren. Hetzelfde geldt voor informatie over verzekeringen. Actuele informatie over de verzekering van de dader is ook voor de slachtoffers een voordeel voor zijn persoonlijk verzekeringsdossier.

We moeten in toenemende mate rekening houden met het e-government van de federale overheid. Aangifte via internet komt eraan. De politie moet klaar zijn om ook die informatie te integreren. Dat zal er allicht voor zorgen dat ook stoffelijke schade gemakkelijker aangegeven wordt.

Wat eilandapplicaties uit de privémarkt betreft, kan de federale politie op korte termijn geen nieuwe applicaties ontwikkelen die voor iedereen beschikbaar zijn. Als een lokale korpschef geen geschikte applicatie heeft voor een lokale prioritaire aangelegenheid, zal hij zich noodzakelijkerwijze wenden tot de privémarkt. Als er veel zones op zoek zijn naar een gelijkaardige applicatie, moet die bovenlokaal aangemaakt worden. Dat hebben we uit het Antwerpse verhaal van Viastat geleerd. Vandaag is de behoefte echter zo algemeen verspreid dat de functionaliteiten, manoeuvre-diagrammen enzovoort moeten geïntegreerd worden in het geïntegreerde basisplatform van Pol Office. Deze voorzet was een grote toegevoegde waarde maar het is ook een toenemende bedreiging. Privé-applicaties zijn immers licentiegebonden. De zones gaan gebukt onder de toenemende licentiedruk voor het legale gebruik van computerapplicaties. Zodra de zones veel inhoudelijke informatie in de privé-applicaties hebben gevat, zullen privéfirma's niet nalaten om dit financieel te exploiteren bij nieuwe aanvragen tot wijzigingen of bij het onderhandelen van onderhoudscontracten om de continuïteit ervan te blijven garanderen. Enkel voor ontwikkelingen onder centraal beheer binnen de geïntegreerde politie kunnen we dit proces enigszins onder controle houden.

Hoe komt dat? Een eerste, zorgvuldig geselecteerde politiezone krijgt een nieuw standaardproduct van een ontwikkelaar quasi voor niets, als zij de lay-out en presentatie tenminste wil vertalen in de terminologie van een politieorganisatie. Andere politiezones vinden het aangepaste product natuurlijk goed en zijn al verkocht vooraleer er over de prijs is gesproken. Op den duur bevat het systeem zoveel waardevolle gegevens dat de zone niet meer zonder kan. Elke aanpassing wordt van dan af duur betaald. De politie betaalt de aanpassingen bovendien niet één keer, maar per zone. Die kosten kunnen alvast vermeden worden.

Privé-applicaties kunnen evenwel wel degelijk een toegevoegde waarde hebben. Applicaties zoals Viastat kunnen voorspellingsmodellen ontwikkelen. Zo kan het effect van ingrepen in de infrastructuur op de verkeersongevallen voorspeld worden. Dat kan een politieapplicatie niet. Dat is de kerntaak van de politie niet.

De politie moet wel haar vaststellingsgegevens aanleveren in functie van de ingezette middelen; de kwaliteit bewaken met een juiste, volledige en tijdige vassing; periodiek rapporteren van vaststellingen onder meer aan de lokale zonale veiligheidsraden; de gegevens contextualiseren. We verwachten van externen dat ze ons hun data leveren over de gewijzigde verkeersinfrastructuur of bewegwijzering, over de verkeersintensiteit, over de ernstgraad van ongevallen, de mobiliteitsprofielen, de vervolgingsgegevens, de veiligheidsperceptie van de burger enzovoort.

De verkeersstatistieken kunnen nooit een bron zijn voor de juistheid van het politieoptreden. Ze zijn zeker geen basis om het persoonlijk functioneren van de politieverantwoordelijken te evalueren. Dat aanvaarden beleidsverantwoordelijken soms moeilijk.

Metten is weten, gissen is missen, maar liegen is bedriegen. Dat laatste willen we bestrijden en daarom is er onze missie. De lokale politie wil als loyale partner samen met de federale politie in overleg met justitie en de bestuurlijke overheidsdiensten, binnen een geïntegreerde politiedienst, met respect voor elkaars prioriteiten en behoeften, meewerken aan een informatie-uitwisseling die inhoudelijk correct, actueel en volledig is, in functie van een maximale veiligheid van de burger. We vragen de Vlaamse Regering om mee te investeren in het telematicaconcept van Pol Office, zodat we onze informatie niet alleen sneller maar ook breder kunnen aanbrengen. Het komt

erop aan niet alleen in de goede zones te investeren, maar ook vooral in zones die nog niet mee zijn. Dat is precies het belang van DAWA-centraal, namelijk ook de moeilijke leerling te motiveren. Het product is immers zo goed als de zwakste schakel.

Inzake de Vlaamse beleidsverklaring van mevrouw Van Brempt, zouden we op vlak van educatie graag de opleiding van de burgers in verkeersveiligheid, maar ook politieambtenaren bijkomend ondersteund zien. Voorts is er engineering, de Pol Office mee helpen uitwerken, vooral op het vlak van verkeersongevallenanalyse. Tot slot is er ook enforcement, meer blauw op straat zodanig dat met de juiste instrumenten de juiste controles kunnen gebeuren in functie van de centrale analyse.

Permanente vorming en investeren in de nieuwste technieken binnen de politie is zeer belangrijk. Ook dat is het uitgangspunt van het Verkeersveiligheidsfonds. We hebben het voorstel gedaan om 5,6 miljoen euro te investeren in de ondersteuning van het Pol Officesysteem voor de lokale politie en een bijkomende investering in de roll-out en investeringsmiddelen voor verkeersapplicaties van 3,7 miljoen euro voor de geïntegreerde politie. De discussies zijn hierover nog lopende.

2. Vragenronde en bespreking

De heer Flor Koninckx: Kan de stap via het NIS voor de bekendmaking van de cijfers overgeslagen worden? De cijfers van het parket kunnen immers rechtstreeks aan de politie bezorgd worden.

De heer Wim Geens: Ik heb uitgelegd waarom het voor de politie belangrijk is om cijfers snel, volledig en gevalideerd te kunnen analyseren. Daarom zou het beter zijn om de cijfers rechtstreeks te krijgen, maar dat betekent niet dat er andere redenen zijn, die ik niet ken, waarom het NIS wel een toegevoegde waarde zou kunnen hebben. Het is vooral de ethische discussie of de informatie over gekwetsten en doden snel aan de politie bezorgd kan worden, die niet zo eenvoudig is. Op niveau van de DAWA wordt daar een oplossing voor gezocht. Een geïntegreerde methode op het geïntegreerde politieniveau moet haalbaar zijn.

De heer Freddy Van Gaever: Ik heb met aandacht geluisterd naar de positieve berichten. Ik weet niet of het gebruikelijk is in de commissie dat men persoon-

lijke problemen te berde brengt, maar ik zou dat bij wijze van voorbeeld toch willen doen. Twee jaar geleden, de eerste week van januari 2004, word ik aangereden in Brussel door een auto, waarvan de chauffeur vluchtmisdrijf pleegt. Maar ik heb zelf nogal een vinnige auto en bij de volgende rode licht sta ik achter hem. Ik noteer nummerplaat, kleur en merk, maar wanneer ik wil uitstappen, vervolgt hij opnieuw zijn weg. Ik rij er opnieuw achteraan doch bij het volgende verkeerslicht rijdt de auto door het rood. Ik wil dat niet doen en ga naar de politie van Woluwe, waar men informeert of er gekwetsten zijn. Die zijn er niet en ik krijg de raad aangifte te doen bij de politie van Wommelgem, wat ik doe. Het dossiernummer is AN 91L 7050031/2004. Inmiddels ging ik al zes maal langs bij de politie, waar men mij telkens meedeelt dat het dossier in onderzoek is. Na twee jaar is er dus nog geen enkel antwoord over een vluchtmisdrijf waarvan ik na een paar minuten al alle elementen had en gaf. Ik vernam dat mijn klacht eerst twee weken bleef liggen omdat de verantwoordelijke politieambtenaar in Wommelgem met vakantie was. Na drie weken te hebben doorgebracht op het parket van Antwerpen is het dossier naar Brussel gegaan, waar het automatisch een ander nummer kreeg. Na weken heeft men een brief gestuurd naar de leasingmaatschappij, die de huurder bekendmaakte. Het dossier werd vier maanden geleden door een Brusselse rechter geseponneerd, dat weet ik, maar toch kreeg ik nog geen enkel antwoord van de Wommelgemse politie. Hoe is zo iets mogelijk? Wat denkt u daarvan?

De heer Wim Geens: Ik kan niet antwoorden over een concreet dossier. Wij zijn ook niet bevoegd om commentaar te geven op lopende zaken. Eens een dossier in handen is van het parket, is het ook voor de politie vaak moeilijk om feedback te krijgen.

De heer Jan Peumans: Het verhaal van de heer Geens was zeer interessant. Maar wat vindt hij van het voorliggende voorstel van decreet? Is het onzin en kunnen wij er beter mee stoppen of is het zinvol? Ik hoor in elk geval dat een heleboel lokale politiekorpsen gaan shoppen, juist door het feit dat de federale overheid al tien jaar tijd had om daar iets aan te doen, maar niets deed en dat de federale politie zo veel personeel heeft dat men elkaar voor de voeten loopt. Maar waar de lokale besturen en korpsen behoefte aan hebben, daar is men na al die tijd nog niet in geslaagd. Ik geef als voorbeeld een kruispunt waar een kind verongelukt. Hoe lang duurt het voor dat door de overheid als prioriteit wordt erkend? Maar een Nederlands bureau slaagt er wel in om een aan-

tal softwarepakketten op de markt te brengen waar men wel iets aan heeft. Vindt u het in die context zinvol dat er een decreet komt ter ondersteuning van de ongevallenanalyse?

De heer Wim Geens: Ik ben zeer verheugd met dit initiatief, omdat het versterkt wat al op federaal niveau bestaat. Dat de centrale verantwoordelijkheid van de wegbeheerder zo duidelijk wordt gesteld, deed mij ook enorm veel plezier. Het is de plicht van de lokale politie om de basisgegevens daarvoor aan te leveren, met of zonder wettelijk kader. Het kader zal zeker niet schaden maar er veeleer voor zorgen dat men iedereen in de klas mee krijgt.

Maar hoe lang gaat het duren voor de juiste prioriteiten worden gesteld? De ontwikkeling in het verkeersdomein van een geïntegreerde verwerking bij federale én lokale politiediensten binnen één gestandaardiseerde werkmethode die snel en betrouwbare gegevens kan aanleveren – en die een hypotheek legt op al de rest zolang de verkeersapplicaties niet in orde zijn – is als prioriteit vastgelegd door directeur-generaal Carlos De Troch en Marc Vanden Driessche van de directie Beleidsondersteuning. Het kan goed zijn dat bij de federale politie heel veel mensen werken, maar de DSB moet het met 35 mensen doen, niet alleen voor de ontwikkeling van verkeersapplicaties in een voortdurende veranderende wetgeving, naast gerechtelijke en bestuurlijke applicaties. Dat is niets te veel. Daarom is elke steun welkom. Verkeerveiligheid staat niet zonder reden bovenaan de politieke agenda. Ik weet dat het soms lang wachten is, maar de geïntegreerde politie heeft vijf moeilijke jaren van culturele integratie achter de rug. De lokale politie stond verder en heeft op de evolutie van de federale partner moeten wachten. Maar op 31 maart 2006 staat DAWA klaar om centraal beleidsgegevens aan te leveren. We zitten nu in de laatste maanden en weken. In de plaats van halve dingen kiezen wij nu voor geloofwaardigheid.

Het Nederlands bureau Viastat haalt zijn gegevens uit ISLP, dat dus de basisregistratie blijft. Anders worden de politiedatabanken zelf een lege doos. Viastat heeft een onmiskenbare rol gehad, maar dat is in de eerste plaats te danken aan de politie van Antwerpen, die er iets mee gedaan heeft. Die had behoefte om de lokale verkeersongevallenanalyse te concretiseren. Maar zij zijn nu ook als eerste overtuigd van de toegevoegde waarde van Pol Office. Men kan de kerncompetenties van een politieapparaat, een van de belangrijkste instrumenten in een rechtstaat, niet

in handen laten van een privé-initiatief. De overheid moet dit in eigen huis integreren.

De heer Flor Koninckx: Heeft u 100 percent garantie dat de 198 politiezones op dezelfde lijn zitten en zullen meegaan?

De heer Wim Geens: Ik heb alle korpschefs van Vlaanderen bezocht via hun arrondissementele overlegcomités. Ik ben nu bezig in Wallonië. Luik en Mons heb ik gedaan, Doornik staat op stapel. Iedereen schrijft zich in in die aanpak, maar houdt reserves omdat elke korpschef soeverein zijn eigen verantwoordelijkheid en wettelijke plicht wil blijven invullen. Ik heb geen wettelijk instrument om elke korpschef te verplichten, en dat is ook maar goed. Maar ik ben overtuigd dat we dat niet nodig hebben, want ik voel aan dat iedereen weet dat er geen alternatief is. Het verleden van ieder op zich manueel gegevens verzamelen heeft ons op de laatste plaats in Europa doen belanden. Dat kan niet het toekomstperspectief zijn.

De verslaggever,

Joris
VANDENBROUCKE

De voorzitter,

Marc
VAN DEN ABELEN